Libretto uso e manutenzione
Owner's manual
Manuel d'utilisation et entretien
Anleitungs- und Instandhaltungsheft
Monster 900 S
Monster 900 Cromo

DUCATI MONSTER



Siamo lieti di darLe il benvenuto nel "Clan" degli appassionati Ducati Motor S.p.A. e ci complimentiamo con Lei per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che, oltre ad usufruire del motociclo come mezzo di normale spostamento, Lei lo utilizzerà per effettuare viaggi, anche lunghi, Viaggi che la Ducati Motor S.p.A. Le augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di assisterLa sempre meglio la Ducati Motor S.p.A. Le consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare quanto concerne il rodaggio: avrà così la certezza che il Suo motociclo sarà sempre in grado di soddisfare le Sue esigenze.

Buon viaggio!

We are pleased to welcome you into the Ducati Motor S.p.A. "Clan" and congratulate you on your excellent choice. Besides using your motorcycle as a common means of transport, you will probably be using it for longer trips as well, and Ducati Motor S.p.A. wishes you enjoyable and exhilarating riding.
In an effort to offer you the best possible assistance, Ducati Motor S.p.A. recommends that you comply with the simple rules herein mentioned, especially with those concerning the running-in period: this will ensure that your motorcycle can always meet your needs.

Enjoy your riding!

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les amateurs Ducati Motor S.p.A. et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour de longues randonnées: Ducati Motor S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.
Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor S.p.A. vous conseil de suivre les règles énoncées dans ce Manuel, en particulier pour le rodage: vous serez ainsi sûrs que votre moto pourra toujours satisfaire vos exigences.

Bon voyage!

Wir freuen uns, Sie im “Clan” der Ducati Motor S.p.A. -Freunde begrüßen zu können und beglückwünschen Sie hiermit zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Da Sie Ihr Motorrad über den Einsatz als normales Fortbewegungsmittel hinaus, sicher auch für längere Reisen verwenden werden, wünscht Ihnen die Ducati Motor S.p.A., daß diese immer angenehm verlaufen und Ihnen Vergnügen bereiten. Ständig dahingehend bemüht, Ihnen in der bestmöglichen Weise zur Seite stehen zu können, empfiehlt Ihnen die Ducati Motor S.p.A., die einfachen, in diesem Heft aufgeführten Bestimmungen, insbesonders diejenigen, die sich auf die Einfahrzeit beziehen, aufmerksam zu befolgen. So können Sie sicher gehen, daß Ihr Motorrad immer in der Lage sein wird, Ihren Ansprüchen zu entsprechen.

Gute Fahrt!

La Ducati Motor S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente manuale. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Ducati Motor S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.

La Société Ducati Motor S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs éventuelles commises durant la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations données s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor S.p.A. se réserve le droit d'apporter toutes les modifications requises par le développement et l'évolution de ces produits.

Die Ducati Motor S.p.A. lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, die bei der Zusammenstellung dieses Handbuchs entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als, am Tag des Ausdrucks, gültig. Die Ducati Motor S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.

Per la Sua sicurezza, per la garanzia, l'affidabilità ed il valore del Suo motociclo Ducati usi ricambi originali Ducati

For your safety, as well as to preserve the warranty, reliability and worth of your motorcycle, use original Ducati spare parts

Pour votre sécurité, pour la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motocycle Ducati utilisez les pièces de rechange d'origine Ducati

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässligkeit und den Wert Ihres Motorrads originale Ducati-Ersatzteile

Sommario
Contents
Sommaire
Inhaltsverzeichnis

Indicazioni generali
General
Indications générales
Allgemeine Hinweise

GARANZIA

Nel Vostro interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, si consiglia vivamente di rivolgersi alla nostra rete assistenziale per qualsiasi operazione che richieda una particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone della necessaria attrezzatura per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte e, soprattutto, usa solo Ricambi Originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.
Per approfondire la conoscenza del vostro mezzo, potrete richiedere al Vostro concessionario il "Manuale di officina" relativo al Vostro motociclo.

Tutti i motocicli Ducati venduti in Italia sono corredati da "Tessera di garanzia". La garanzia non verrà però riconosciuta ai motocicli impiegati in corse o gare sportive in genere. Durante il periodo di garanzia nessun particolare componente il motociclo può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale , pena l'immediata decadenza di ogni diritto di garanzia della stessa.

WARRANTY

In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to our service network for any servicing requiring particular technical expertise. Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, and use Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.
To find out more about your motorcycle, read the relevant "Workshop Manual" available from your Dealer.

All Ducati motorcycles sold in Italy come with a "Warranty Card". However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions or competitive trials. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty will be automatically invalidated.

GARANTIE

Dans votre intérêt et dans le but de garantir à nos motos une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à notre réseau de service après-vente. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention, dans les règles de l'art et, surtout, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.
Pour approfondir la connaissance de votre véhicule, commandez à Votre concessionnaire le "Manuel d'atelier" correspondant.

Toutes les motos Ducati vendues en Italie sont livrées complètes de "Carte de garantie". Cette garantie vient à déchoir si la moto est utilisée dans des courses ou des compétitions sportives de quelque nature que ce soit.
Pendant la période de garantie aucun élément de la moto ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

GARANTIE

Hinsichtlich einer Produktgarantie und -verläßlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem Interesse eingehendst darauf hin, sich für die Durchführung jeglicher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden. Unser hochqualifiziertes Personal, verfügt dort für die Ausführung von sachgemäßen Eingriffen, über die notwendige Ausrüstung und verwendet vor allem, ausschließlich nur Originalersatzteile der Ducati . Ersatzteile, welche eine komplette Austauschbarkeit, eine einwandfreie Funktionstüchtigkeit und eine lange Lebensdauer garantieren.
Um Ihr Fahrzeug eingehend kennenlernen zu können, können Sie bei Ihrem Händler das "Werkstatthandbuch" Ihres Motorrads anfordern.

Jedes, in Italien verkaufte Motorrad ist mit einer "Garantiekarte" ausgestattet. Diese Garantie wird jedoch auf Motorräder, die bei Rennen oder Sportwettkämpfen eingesetzt werden, nicht mehr gewährleistet. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen, Änderungen ausgeführt werden und sie dürfen nicht mit anderweitigen Teilen, die keine Originalteile sind, ausgetauscht werden. Die sofortige Folge ist in diesem Fall der Verfall jeglichen Rechts auf die, seitens der Ducati gewährleisteten Garantie.

SIMBOLI

La Ducati Motor S.p.A. La invita a leggere attentamente il seguente opuscolo al fine di instaurare un rapporto di confidenza con il Suo motociclo. Le nozioni che Lei apprenderà si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor S.p.A.Le augura siano sereni e divertenti e Le permetteranno di mantenere inalterate per molto tempo le prestazioni del Suo motociclo. Allo scopo di rendere la lettura di immediata comprensione i paragrafi sono stati contraddistinti da illustrazioni schematiche che evidenziano l'argomento trattato. In questo manuale sono state riportate note informative con significati particolari:


Attenzione
La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.


Importante
Esiste la possibilità di arrecare danno al veicolo e/o ai suoi componenti.


Note
Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni **destro** o **sinistro** si riferiscono al senso di marcia del motociclo. Questo manuale va considerato parte integrante del motociclo e, in caso di vendita del veicolo, deve **sempre** essere consegnato al nuovo acquirente.*

SYMBOLS

Ducati Motor S.p.A. advises you to read this booklet carefully so as to become familiar with your motorcycle. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performances of your motorcycle unchanged for a long time. The text is supplemented with schematic illustrations for quick reference and better understanding of the subjects concerned. This manual contains some special remarks:


Warning
Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.


Important
Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.


Note
Additional information concerning the job being carried out.

*The terms **right** and **left** are referred to the motorcycle viewed from the riding position. This manual forms an integral part of the motorycle and - in the event the motorycle is resold - must be **always** handed over to the new owner.*

SYMBOLES

Ducati Motor S.p.A. vous invite à lire très attentivement la brochure suivante, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor S.p.A. vous souhaite paisibles et amusants, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle. Afin d'améliorer la compréhension immédiate de la lecture, les paragraphes sont accompagnés d'illustrations schématiques indiquant le sujet traité. Cette notice inclue des notes d'information avec des significations particulières:


Attention
Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et porter de graves préjudices à l'intégrité physique et même la mort.


Important
Possibilité de porter préjudice au véhicule et/ou à ses composants.


Notes
Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

*Toutes les indications **droit** ou **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle. Ce manuel est à considérer partie intégrante du motocycle et, en cas de vente du véhicule, doit **toujours** être livré au nouvel acquéreur.*

SYMBOLE

Die Ducati Motor S.p.A. bittet Sie, die nachfolgenden Anleitungen aufmerksam durchzulesen, da Sie diese mit den Eigenschaften Ihres Motorrads vertraut machen. Die Kenntnisse, die Sie sich in dieser Weise zu eigen machen, werden Ihnen während Ihrer Fahrten, bei denen Ihnen die Ducati Motor S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Eigenschaften Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht erhalten zu können. Für ein schnelleres Verständnis wurden die verschiedenen Paragraphen durch Abbildungen vervollständigt, die das jeweils behandelte Argument in den Vordergrund stellen. Darüber hinaus sind in diesem Handbuch Anmerkungen mit Informationen von besonderer Bedeutung enthalten:



Achtung
Ein Nichteinhalten der hier wiedergegebenen Anleitungen kann eine Gefahrensituation schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.



Wichtig
Es besteht die Möglichkeit das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.



Merke
Weitere Informationen für den laufenden Arbeitsvorgang.

*Alle Angaben, wie **rechts** oder **links**, beziehen sich auf ein in Fahrtrichtung zeigendes Motorrad. Dieses Handbuch ist ein Bestandteil Ihres Motorrads und muß daher bei dessen Weiterverkauf **immer** dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.*

INFORMAZIONI UTILI
PER VIAGGIARE IN SICUREZZA



Attenzione
Leggere prima di usare la moto.

*Molti incidenti sono dovuti spesso alla inesperienza nella guida del veicolo. Non guidate **mai** senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.*
Non prestate la moto a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
*Sia voi, sia il passeggero indossate **sempre** un casco protettivo.*
*Non portate **mai** abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.*
*Non avviate **mai** il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di coscienza o addirittura la morte in tempi brevi.*
Sia voi, sia il passeggero dovrete appoggiare i piedi sulle pedane, ogni volta che la motocicletta è in movimento.
*Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale tenete **sempre** strettamente le mani sul manubrio mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani alle apposite maniglie a lato della sella.*
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
*Rispettate sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superate **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo, e di traffico consente.*
*Segnalate **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni*

USEFUL INFORMATION FOR SAFE RIDING



Warning
Read this section before riding your motorcycle.

*Accidents are frequently due to inexperience. **Always** make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.*
Do not lend your motorycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.
*Both rider and pillion passenger must **always** wear a safety helmet.*
Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.
***Never** start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.*
Both rider and passenger should keep their feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.
***Always** hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface. The pillion passenger should **always** hold on to the suitable grab handles at the sides of the seat with both hands.*
Ride within the law and observe national and local rules.
***Always** respect speed limits where these are posted. However, always adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*
***Always** signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn indicators.*

INFORMATIONS UTILES POUR ROULER EN TOUTE SECURITE



Attention
Lire avant d'utiliser la moto.

*Beaucoup d'accidents sont dus souvent à l'inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez **pas** sans permis; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A" régulier.*
*Ne prêtez **pas** votre moto à des pilotes inexperimentés dépourvus de permis de conduire "A".*
*Votre passager et vous même, devez **toujours** porter un casque de protection homologué.*
*Ne portez **pas** des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.*
*Ne démarrez **pas** le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent engendrer la perte de conscience ou même la mort dans des délais très courts.*
Votre passager et vous-même devrez appuyer vos pieds sur les repose-pieds lorsque la moto est en marche.
*Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, maintenez **toujours** vos mains fermement sur le guidon, ainsi que votre passager doit se tenir **toujours**, par ses deux mains aux poignées prévues à cet effet sur les côtés de la selle.*
Respecter la législation et les règles nationales et locales.
*Respecter **toujours** les limitations de vitesse là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez **jamais** la vitesse que les conditions de visibilité de la chaussée ainsi que de la circulation*

NÜTZLICHE INFORMATIONEN FÜR EINE SICHERE FAHRT



Achtung
Vor Fahrtbeginn lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Fahrers des Motorrads verursacht. Fahren Sie deshalb ***niemals*** *ohne Führerschein; um das Motorrad verwenden zu dürfen, müssen Sie einen regulären Führerschein besitzten.*
Leihen Sie das Motorrad ***niemals*** *unerfahrenen Fahrern oder Personen aus, die über keinen regulären Führerschein verfügen.*
Setzen Sie ***immer*** *einen Schutzhelm auf, das gleiche gilt auch für Ihren Beifahrer.*
Tragen Sie keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör, die sich in die Steuerungen verhängen oder die Sicht behindern können.
Den Motor ***niemals*** *in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zu einem Ohnmachtsanfall oder gar zum Tod führen.*
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Sie und Ihr Beifahrer Ihre Füße auf den Fußrasten abstellen.
Um für jede Art von Fahrrichtungswechsel oder Änderungen der Fahrbahn vorbereitet zu sein, müssen Sie den Lenker ***immer*** *mit beiden Händen fest umgreifen, während sich Ihr Beifahrer* ***immer*** *mit beiden Händen an den entsprechenden, seitlich am Sattel vorgesehenen Griffen festhalten muß.*
Halten Sie sich an die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen.
Halten Sie ***immer****, dort wo angegeben, die Geschwindigkeitsbegrenzungen ein und*

svolta o cambiamento di corsia.
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle “aree cieche” dei veicoli che vi precedono.
Fate molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie di ingresso in autostrada.
*Spegnete **sempre** il motore quando fate rifornimento.*
State molto attenti a non far cadere della benzina sul motore o sul tubo di scarico, quando fate rifornimento.
*Non fumate **mai** mentre fate rifornimento.*
Mentre fate rifornimento potete inalare vapori di benzina nocivi alla salute. Se qualche goccia di benzina dovesse cadervi sulla pelle o sugli abiti, lavate immediatamente con sapone e acqua e cambiate i vestiti.
*Togliete **sempre** la chiave quando lasciate la motocicletta incustodita.*
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.
Cercate di parcheggiare la motocicletta in modo che non possa essere urtata, utilizzando il cavalletto laterale.
*Non parcheggiate **mai** su un terreno sconnesso o morbido, in quanto la motocicletta potrebbe cadere.*

Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.
Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.
***Always** turn off the engine when refueling.*
Be extremely careful not to spill gasoline on the engine or on the exhaust pipe when refueling.
***Do not** smoke when refueling.*
While refueling, you may inhale noxious gasoline vapours. Should any gasoline drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
***Always** remove the key when you leave your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.
Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the side stand.
***Never** park on uneven or soft ground, or your motorcycle may fall over.*

vous permettent d’atteindre.
*Signalez **toujours** et suffisamment tôt, á l’aide de vos clignotants, touts changement de direction ou changement de voie.*
Se rendre bien visible en évitant de rouler dans “l’angle mort” des véhicules qui vous précédent.
Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d’accélération des autoroutes.
*Eteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l’essence.*
Lorsque vous prenez de l’essence, veillez à ce qu’aucune goutte d’essence ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d’échappement.
*Ne fumez **pas** pendant que vous faites le plein d’essence.*
Lorsque vous faites le plein d’essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles pour votre santé. Si des gouttes d’essence devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous avec de l’eau et du savon et changez de vêtements.
*N’oubliez **pas** de retirer votre clé lorsque la moto n’est pas surveillée.*
Le moteur, les tuyaux d’échappement et le silencieux restent chauds pendant longtemps.
Garez votre moto de manière à éviter tout risque de choc, en utilisant la béquille latérale.
*Ne garez **pas** votre moto sur un terrain irrégulier ou instable. Elle pourrait tomber.*

*überschreiten Sie **niemals** die Geschwindigkeit, welche von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird.*
*Zeigen Sie **immer** und rechtzeitig, unter Anwendung der jeweiligen Blinker, jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel an.*
*Zeigen Sie sich **immer** gut ersichtlich und vermeiden Sie es im "toten Winkel" der Ihnen vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.*
Geben Sie besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privatparkplätzen oder öffentlichen Parkplätzen und auf den Zufahrten zu Autobahnen acht.
*Stellen Sie beim Tanken **stets** den Motor ab.*
Achten Sie besonders darauf, daß beim Tanken kein Benzin auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.
*Rauchen Sie **niemals**, wenn Sie Ihr Motorrad auftanken.*
Beim Tanken können Sie, für die Gesundheit schädliche Benzindämpfe einatmen. Falls Benzintropfen auf Ihre Haut oder Ihre Kleidung gelangen sollten, waschen Sie diese sofort mit Wasser und Seife ab und wechseln Sie die Kleidung.
*Ziehen Sie **immer** den Zündschlüssel ab, wenn Sie Ihr Motorrad unbewacht stehen lassen.*
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über länger Zeit hinweg noch heiß.
Versuchen Sie das Motorrad so abzustellen, daß es nicht umgestoßen werden kann und verwenden Sie, wenn möglich, den Seitenständer.
*Stellen Sie Ihr Motorrad **nie** auf schrägem oder weichem Gelände ab; es könnte hier leicht umfallen.*

GUIDA A PIENO CARICO

Il Suo motociclo è stato concepito per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza e con un comfort di marcia davvero elevato.
La sistemazione dei pesi sulla moto è molto importante per mantenere inalterati questi standard di sicurezza e per evitare di trovarsi in difficoltà quando si eseguono manovre repentine o nel percorrere tratti di strada sconnessa.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i 370 Kg.

Cercate di disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione quanto più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.
Fissate saldamente il bagaglio alle strutture della moto: un bagaglio non fissato correttamente può rendere il motociclo instabile.
Non fissate elementi voluminosi e pesanti sul manubrio o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del veicolo.
Non inserite parti da trasportare negli interspazi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del veicolo.
Verificate che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata nell'apposita tabella (vedi pag. 92) e che risultino in buone condizioni.

CARRYING THE MAXIMUM LOAD ALLOWED

Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in the utmost comfort.
Even weight distribution is critical to preserving these safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy rodas.

Information about carrying capacity

The total weight of the motorycle in running order including rider, pillion passenger, luggage and additional accessories should not exceed 370 Kg.

Try to arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre.
Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible. Improperly secured luggage may affect stability.
Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mud guard as this would affect stability and cause danger.
Do not insert any objects you may need to carry into the gaps of the frame as these may foul moving parts.
Make sure the tyres are inflated to the proper pressure indicated in the relevant table (see page 92) and that they are in good condition.

CONDUITE A PLEINE CHARGE

Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longs trajets à pleine charge, en toute sécurité et en bénéficiant d'une conduite de tout confort.
La répartition des poids sur la moto est très importante afin de maintenir inchangés les niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage, et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser 370 Kg.

Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position aussi basse que possible et autant que possible au centre du véhicule.
Fixez solidement le bagage aux structures de la moto: un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.
Ne fixez pas des éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse du véhicule.
N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces du cadre, car ils pourraient interférer avec les organes en mouvements du véhicule.
Vérifiez que les pneus soient gonflés à la pression indiquée sur le tableau correspondant (voir page 92) ainsi que leur bon état.

FAHRTEN MIT VOLLER BELADUNG

Ihr Motorrad wurde dahingehend entworfen, um auf langen Fahrtstrecken mit voller Beladung reisen zu können, wobei Ihnen vollkommene Sicherheit und ein besonders hoher Fahrkomfort geboten werden. Die Verteilung der Lasten auf dem Motorrad ist daher sehr wichtig, um diese Sicherheitstandards aufrecht zu erhalten und um Schwierigkeiten beim Befahren von Serpentinen oder unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Informationen über die Tragfähigkeit

Das Gesamtgewicht Ihres fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und zusätzlichen Ladungen darf die 370 kg nicht überschreiten.

Versuchen Sie das Gepäck oder das schwerere Zubehör so tief wie möglich auszurichten und möglichst im Zentrum des Motorrads zu befestigen.
Befestigen Sie das Gepäck fest an der Motorradstruktur. Nicht richtig befestigtes Gepäck kann ein Motorrad mit wenig Stabilität bewirken.
Befestigen Sie am Lenker oder am Schutzblech keinerlei voluminöse und schwere Elemente, dies könnte zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust Ihres Motorrads führen.
Fügen Sie niemals Teile in die Freiräume der Rahmen, da sie mit den Bewegungsorgangen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Überprüfen Sie, ob die Reifen den richtigen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden. Die Druckwerte sind der entsprechenden Tabelle (siehe Seite 93) zu entnehmen.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1.1) e per il motore (fig. 1.2).

Telaio N.

Motore N.



Note

Questi numeri identificano il modello del Suo motociclo e sono da citare per la richiesta di parti di ricambio.

IDENTIFICATION DATA

Every Ducati motorcycle is identified by two numbers: frame number (fig. 1.1) and engine number (fig. 1.2).

Frame No.

Engine No.



Note

These numbers identify the model of your motorcycle and should be mentioned when ordering spare parts.

DONNEES D'IDENTIFICATION

Deux numéros identifiant respectivement le cadre (fig. 1.1) et le moteur (fig. 1.2) sont gravés sur chaque moto Ducati .

Cadre N°

Moteur N°



Note

Ces numéros identifient le modèle de votre moto. Ils doivent être mentionnés sur la commande de pièces détachées.

ERKENNUNGSDATEN

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Erkennungsnummern versehen, jeweils eine für den Rahmen (Abb. 1.1) und eine für den Motor (Abb. 1.2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.



Merke
Diese Nummern kennzeichnen Ihr Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.

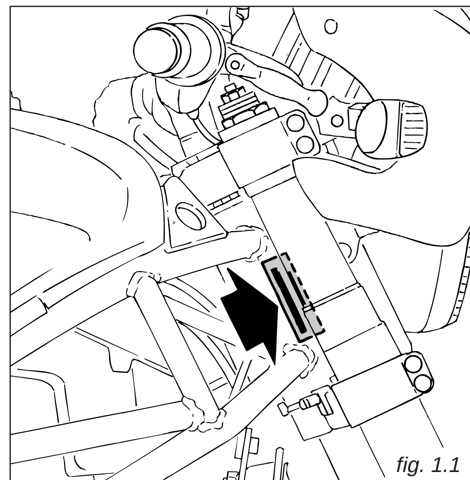


fig. 1.1

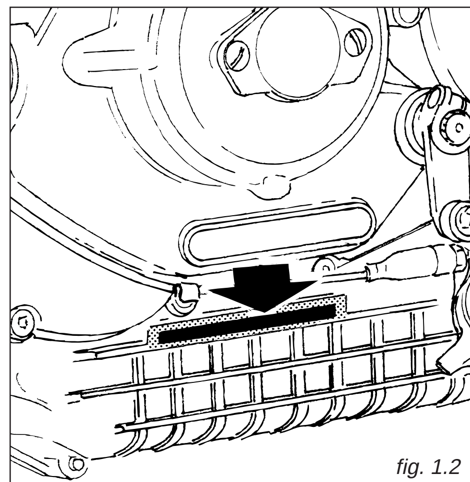


fig. 1.2

Comandi per la guida
Controls
Commandes pour la conduite
Fahrsteuerungen



Attenzione

Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

POSIZIONE DEI COMANDI PER LA GUIDA DEL MOTOCICLO (fig. 2)

1) Cruscotto.
2) Interruttore di accensione e bloccasterzo a chiave.
3) Commutatore sinistro.
4) Leva comando frizione.
5) Leva comando starter.
6) Commutatore destro.
7) Manopola girevole comando acceleratore.
8) Leva comando freno anteriore.
9) Pedale comando cambio.
10) Pedale comando freno posteriore.



Warning

This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

POSITION OF MOTORCYCLE CONTROLS (fig. 2)

1) Instrument panel.
2) Key-operated ignition switch and steering lock.
3) Left switch.
4) Clutch lever.
5) Starter lever.
6) Right switch.
7) Throttle twistgrip.
8) Front brake lever.
9) Gear change pedal.
10) Rear brake pedal.



Attention

Ce chapitre nous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lire soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

POSITION DES COMMANDES POUR LA CONDUITE DU MOTOCYCLE (fig. 2)

1) Tableau de bord
2) Commutateur d'allumage et antivol sur la direction à clé
3) Commutateur d'allumage gauche
4) Levier commande embrayage
5) Levier commande starter
6) Commutateur droit
7) Poignée de commande de gaz
8) Levier commande frein avant
9) Sélecteur de vitesse
10) Pédale commande frein arrière



Achtung

Dieses Kapitel zeigt die Anordnung und die Funktionen der Steuerungen an, die für die Steuerung des Motorrads notwendig sind. Bevor Sie die entsprechenden Steuerungen verwenden, müssen Sie daher ist die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

ANORDNUNG DER MOTORRADSTEUERUNGEN *(Abb. 2)*

1) Instrumentenbrett.
2) Zündschalter und Lenkradschloß.
3) Umschalter links.
4) Kupplungssteuerhebel.
5) Starterhebel.
6) Umschalter rechts.
7) Gasdrehgriff.
8) Vorderradbremshebel.
9) Gangschaltpedal.
10) Hinterradbremspedal.

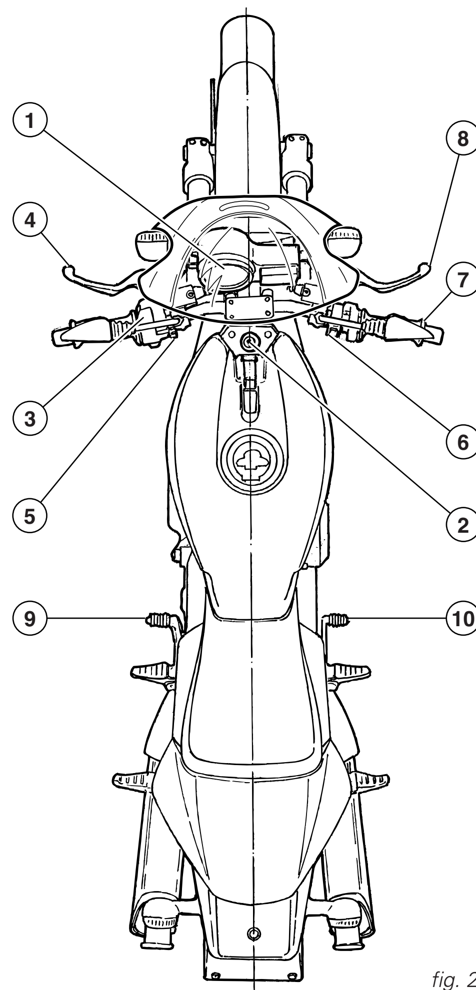


fig. 2

CRUSCOTTO (fig. 3)

1) Tachimetro (km/h)
Indica la velocità di marcia
a) Contachilometri parziale (km)
Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento
b) Contachilometri (km)
Indica la distanza totale percorsa
c) Pomello azzeramento contakm parziale
Serve per portare a zero "0000" il contakm parziale
2) Segnalatore verde
Si accende per indicare le luci di posizione accese
*3) Segnalatore verde **N***
Si accende quando il cambio è in posizione di folle
4) Segnalatore giallo
Si accende quando nel serbatoio sono rimasti circa 3,5 litri di carburante.
5) Segnalatore verde
Si accende quando un indicatore di direzione è in funzione
6) Segnalatore rosso
*Si accende per indicare una pressione dell'olio motore troppo bassa. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore di accensione su **ON** .*
Deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.



Importante
Non utilizzate il motore quando la spia rimane accesa in quanto potreste danneggiarlo gravemente.

7) Segnalatore rosso
Si accende quando il cavalletto laterale è abbassato

INSTRUMENT PANEL (fig. 3)

1) Speedometer (km/h)
Gives road speed
a) Trip meter (km)
Gives distance covered since last resetting
b) Odometer (km)
Gives total distance covered
c) Trip meter resetting knob
Used to reset trip meter to "0000"
2) Green light
Comes on when parking lights are on
*3) Green light **N***
Comes on when gearbox is in neutral
4) Yellow light
Comes on when there are about 3.5 litres fuel left in the tank
5) Green light
Comes on when a turn indicator is on
6) Red light
*Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to **ON** and normally goes out a few seconds after engine starts.*



Important
If this light stays on, stop the engine or it may suffer severe damage.

7) Red light
Comes on when side stand is applied
8) Blue light
Comes on when high beam is on.

TABLEAU DE BORD (fig. 3)

1) Indicateur de vitesse (km/h)
Indique la vitesse de marche
a) Totalisateur journalier (km):
Indique la distance parcourue à partir de la dernière mise à zéro
b) Compteur kilométrique (km):
Indique la distance totale parcourue
c) Bouton de mise à zéro totalisateur journalier
Sert à mettre à zéro "0000" le totalisateur journalier
2) Avertisseur vert
S'allume pour indiquer que les feux de position sont allumés
*3) Avertisseur vert **N***
S'allume si le sélecteur est au point mort
4) Avertisseur jaune
S'allume si dans le réservoir il n'y a qu'environ 3,5 litres de carburant
5) Avertisseur vert
S'allume si un clignotant est en fonctionnement
6) Avertisseur rouge
*S'allume pour indiquer une pression de l'huile trop basse. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur **ON** .*
Il doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.



Important
N'utilisez pas le moteur si le témoin demeure allumé car vous pourriez lui porter gravement préjudice.

7) Avertisseur rouge
S'allume pour indiquer la béquille latérale baissée
8) Avertisseur bleu
S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé

INSTRUMENTENBRETT (Abb. 3)

1) Tachometer (km/h)
Zeigt die Fahrtgeschwindigkeit an
a) Tageskilometerzähler (km)
Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an
b) Kilometerzähler (km)
Zeigt die insgesamt befahrene Strecke an
c) Rückstellknopf für Tageskilometerzähler
Dient zur Rückstellung des Tageskilometerzählers auf "0000"
2) Grüne Kontrolleuchte
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß das Standlicht eingeschaltet ist
3) Grüne Kontrolleuchte ***N***
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet
4) Gelbe Kontrolleuchte
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß nur noch 3,5 Liter Kraftstoff im Tank vorhanden sind.
5) Grüne Kontrolleuchte ⇦⇨
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß ein Blinker eingeschaltet ist
6) Rote Kontrolleuchte
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muß aufleuchten, wenn Sie den Zündschalter auf ***ON*** *stellen und muß einige Sekunden nach dem Anlaß erlöschen.*

Wichtig
Bleibt diese Kontrolleuchte jedoch weiterhin eingeschaltet, dürfen Sie das Motorrad nicht fahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen könnte.

7) Rote Kontrolleuchte △
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß der Seitenständer ausgeklappt ist.

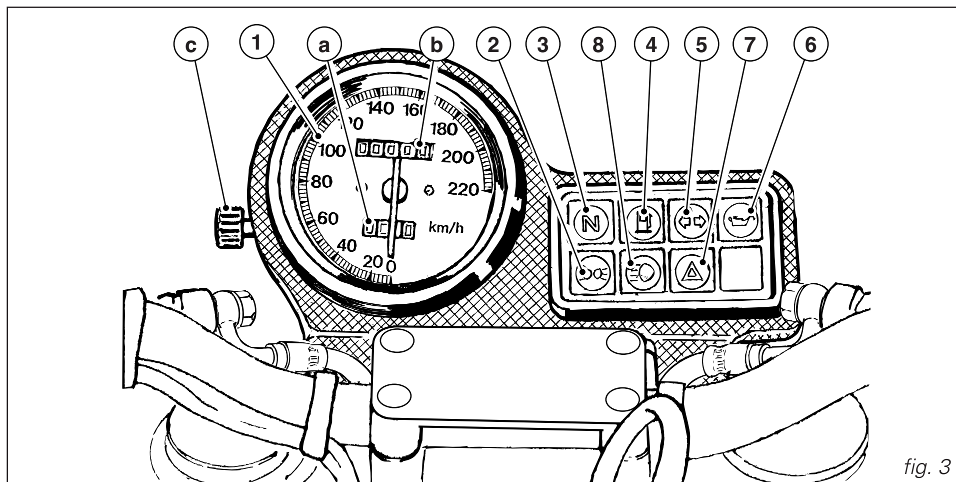


fig. 3

8) Segnalatore blu

Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.

8) Blaue Kontrolleuchte ≣D
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß das Fernlicht eingeschaltet ist.

CHIAVI (fig. 4.1)

Con la Sua Ducati Le è stata consegnata una chiave (in duplicato) universale per avviamento, bloccasterzo e serratura sella.



Note
Dopo averla separata da quella in uso conservare la chiave di riserva in luogo sicuro.

INTERRUTTORE DI ACCENSIONE E BLOCCASTERZO A CHIAVE (fig. 4.2)

É sistemato davanti al serbatoio e può effettuare quattro posizioni.
A) Marcia.
B) Arresto.
C) Bloccasterzo.
D) Luci di parcheggio e bloccasterzo.



Note
Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

KEYS (fig. 4.1)

Your Ducati was delivered with two universal keys for ignition, steering lock and seat catch.



Note
Separate the spare key from the key you will be using and keep it in a safe place.

KEY-OPERATED IGNITION SWITCH AND STEERING LOCK (fig. 4.2)

It is located in front of the fuel tank and has four positions:
A) Run.
B) Stop.
C) Steering lock.
D) Parking lights and steering lock.



Note
To move the key to positions (C) and (D), press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take key out.

LES CLES (fig. 5.1)

Avec votre Ducati vous avez reçu une clé (en double) universelle pour le démarrage, pour l'antivol de direction et serrure de la selle.



Notes
Séparez le double de la clé que vous utilisez et gardez-le dans un lieu sûr.

COMMUTATEUR D'ALLUMAGE ET ANTIVOL SUR LA DIRECTION A CLE (fig. 4.2)

Placé devant le réservoir, il a quatre positions.
A) Démarrage.
B) Arrêt.
C) Antivol de direction.
D) Feux de stationnement et antivol de direction.



Notes
Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

SCHLÜSSEL (Abb. 4.1)

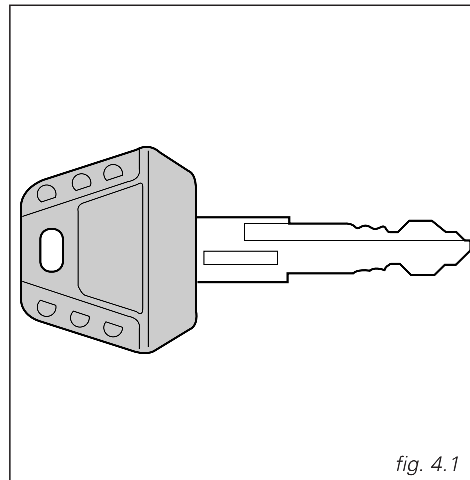
Gemeinsam mit Ihrer Ducati wurden Ihnen auch ein Universalschlüssel (in zweifacher Ausführung) ausgehändigt, der zum Anlaß, für das Lenkerschloß und zum Abschließen des Sattels erforderlich ist.


Merke
Nachdem Sie die Schlüssel voneinander getrennt haben, bewahren sie einen davon immer an einem sicheren Ort auf.

ZÜNDSCHALTER UND LENKRADSCHLOSS (Abb. 4.2)

Ist vor dem Tank angebracht und verfügt über vier Stellungsmöglichkeiten:
A) Betrieb.
B) Abstellen.
C) Lenkradschloß.
D) Standlichter und Lenkradschloß.


Merke
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen bringen zu können, muß man ihn eindrücken und so auf die entsprechende Stellung drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.


fig. 4.1

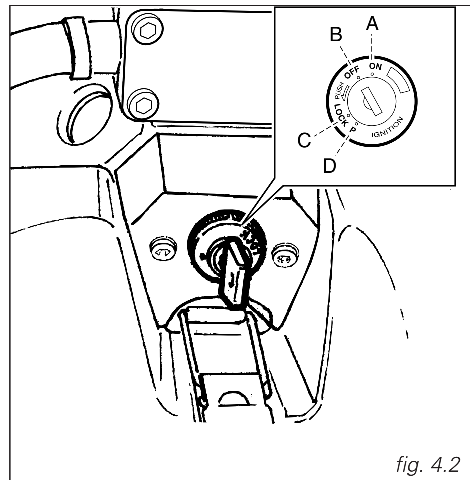


fig. 4.2

COMMUTATORE SINISTRO (fig. 5)

A) Commutatore, comando accensione luci a tre posizioni:
in basso O = luci spente;
al centro = luce di posizione anteriore, luce targa e luci del cruscotto accese;
in alto = luce del proiettore, luce di posizione anteriore, luce targa e luci del cruscotto accese.



Note
Questo dispositivo non è presente nelle versioni Australia e Giappone.

B) Deviatore, comando selezione luci, a due posizioni:
posizione = luce anabbagliante accesa;
posizione = luce abbagliante accesa.

C) Pulsante , indicatore di direzione a tre posizioni:
posizione centrale = spento;
posizione = svolta a sinistra;
posizione = svolta a destra.
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

D) Pulsante , = avvisatore acustico.

E) Pulsante , = lampeggio abbagliante.

LEFT SWITCH (fig. 5)

A) Switch, light switch, 3 positions:
Down O = lights off;
Centre = front parking light, number plate light and panel lights on;
Up = headlamp, front parking light, number plate light and panel lights on.



Note
This device is not fitted on the Australia and Japan versions.

B) Dip switch, light dip switch, two positions:
position = low beam on;
position = high beam on.

C) Switch , 3-position turn indicator:
*centre position = **OFF** ;*
position = left turn;
position = right turn.
To cancel turn indicators, return switch to central position and push in.

D) Button , warning horn.

E) Button , high-beam flasher.

COMMUTATEUR GAUCHE (fig. 5)

A) Commutateur, commande système d'éclairage à trois positions:
en bas O = feux éteints
au milieu = feu de position avant, éclairage plaque minéralogique et éclairage instruments de bord allumés
en haut = phare, feu de position avant, éclairage plaque minéralogique et instruments de bord allumés.



Notes
Ce dispositif n'est pas inclus dans les versions Australie et Japon.

B) Déviateur, commande de sélection feux, à deux positions:
position = feu de croisement allumé;
position = feu de route allumé.

C) Interrupteur , clignotant de direction à trois positions:
position centrale = éteint;
position = clignotant gauche;
position = clignotant droit.
Pour désactiver l'indicateur, presser le levier de commande une fois revenu au centre.

D) Bouton , avertisseur sonore.

E) Bouton , appel de phare.

LINKER UMSCHALTER (Abb. 5)

A) Umschalter, Lichtschalter mit 3 Stellungsmöglichkeiten:
nach unten O = Lichter aus;
Mitte = vorderes Standlicht, Nummernschildbeleuchtung und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet.
nach oben = Scheinwerfer, vorderes Standlicht, Nummernschildbeleuchtung und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet.



Merke
Diese Vorrichtung ist bei den Versionen Australien und Japan nicht vorhanden.

B) Wechselschalter, Wahl der Beleuchtungsart, 2 Stellungsmöglichkeiten:
Position = Abblendlicht eingeschaltet;
Position = Fernlicht eingeschaltet.

C) Drucktaste , Blinkerschalter mit drei Stellungsmöglichkeiten:
mittlere Stellung = ausgeschaltet;
Position = Abbiegen nach links;
Position = Abbiegen nach rechts.
Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, müssen Sie den kleinen Hebel an Blinkersteuerung, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, niederdrücken.

D) Drucktaste , Hupe.

E) Drucktaste , Lichthupe.

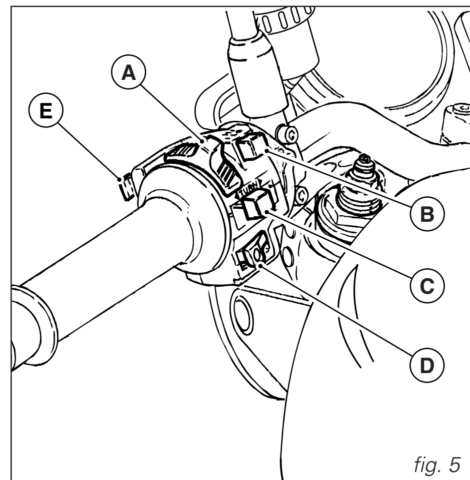


fig. 5

LEVA COMANDO FRIZIONE (fig. 6.1)

La leva (F) comanda il disinnesto della frizione. Quando la tirate verso la manopola interrompete la trasmissione del moto dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze e negli arresti.


Importante
Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del Vostro motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

La leva frizione, è dotata di pomello (1) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio.

LEVA COMANDO STARTER (fig. 6.2)

Il comando starter serve per agevolare la partenza a freddo del motore e innalzare il regime di rotazione minimo, dopo l'avviamento.
Posizioni di utilizzo del comando:
1) (verticale) = comando non attivato
2) = comando completamente attivato.
La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore (vedi procedura di "Avviamento" a pag. 130).


Importante
Non usate questo dispositivo se il motore è caldo. Non viaggiate con comando starter attivato.

CLUTCH LEVER (fig. 6.1)

Lever (F) disengages the clutch. When you pull in the lever, you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off and stopping.


Important
Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.

The clutch lever is provided with a knob (1) for lever distance adjustment from the twistgrip on handlebar.

FAST-IDLE LEVER (fig. 6.2)

The fast-idle device is used to help starting the engine from cold and increase engine idling speed after starting.
Control positions:
1) (vertical) = closed
2) = fully open.
The lever can be opened and closed gradually to adjust speed until engine is fully warm (see "Starting" procedure on page 130).


Important
Never use the fast-idle when the engine is warm or leave it open when riding.

LEVIER DE COMMANDE EMBRAYAGE (fig. 6.1)

Le levier (F) commande le débrayage. Si vous le tirez vers la poignée, vous coupez la transmission du mouvement du moteur à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motocycle, tout particulièrement lors du démarrage et de l'arrêt.


Important
Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie de votre moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

Le levier de commande embrayage, est doté d'une poignée (1) servant à régler la distance du levier par rapport à la poignée du guidon.

LEVIER DE COMMANDE STARTER (fig. 6.2)

Le commande de starter sert à favoriser le démarrage du moteur à froid et à augmenter le régime de rotation au ralenti, après le démarrage.
Positions d'utilisation de la commande:
1) (verticale) = commande non activée
2) = commande complètement activée
Le levier peut être déplacé également sur les positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir procédure de "Démarrage" à la page 130).


Important
N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud. Ne roulez pas avec la commande de starter activée.

KUPPLUNGSHEBEL (Abb. 6.1)

Dieser Hebel (F) muß für das Auskuppeln verwendet werden. Durch sein Anziehen zum Lenkergriff hin, unterbrechen Sie die Übertragung des Antriebs des Motor zum Getriebe, d.h. also zum Antriebsrad. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrphasen Ihres Motorrads von besonderer Bedeutung, besonders beim Anfahren und beim Anhalten.

Wichtig
Eine korrekte Anwendung dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors Ihres Motorrads verlängern, da so Schäden an dessen Antriebsorgangen vermieden werden können.

Die Kupplungshebel ist außerdem mit einem Regulierknopf (1) für den Hebelabstand vom Griff zum Lenker ausgestattet.

STARTERHEBEL (Abb. 6.2)

Die Steuerung des Starters dient zum schnelleren Anlaß eines noch kalten Motors und nach dem Anlaß zur Anhebung der Leerlaufdrehzahl. Positionen des Steuerung:
1) (senkrecht) = Steuerung nicht aktiviert.
2) = Steuerung vollständig aktiviert.
Dieser Hebel kann auch auf Zwischenstellungen gebracht werden, wodurch man eine stufenweise Erwärmung des Motors erhält (siehe dazu auch Vorgangsweise für den "Anlaß" auf Seite 131).

Wichtig
Verwenden Sie diese Vorrichtung nicht, wenn der Motor bereits warm ist. Fahren Sie nicht mit aktiviertem Starter.

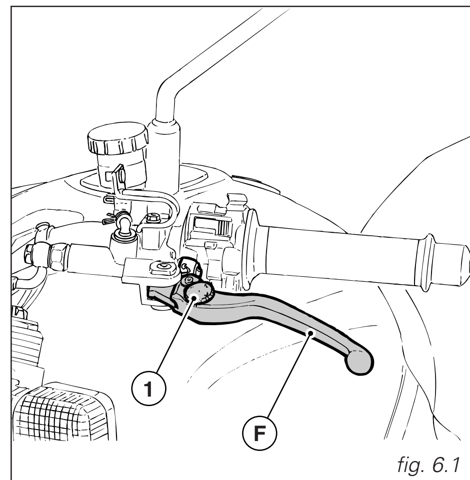


fig. 6.1

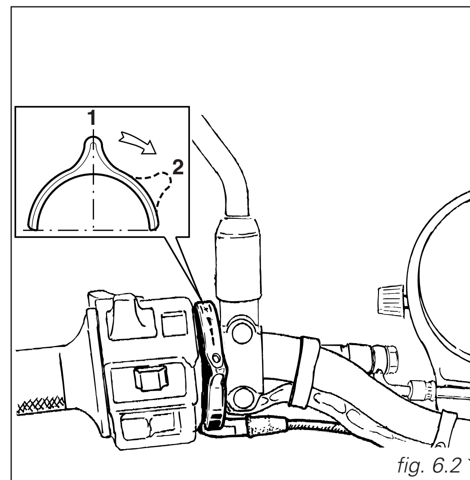


fig. 6.2

COMMUTATORE DESTRO (fig. 7)

G) Interruttore ***ENGINE STOP*** *, a due posizioni:*
posizione ***RUN*** *= marcia.*
posizione ***OFF*** *= arresto del motore.*



Attenzione
Questo interruttore serve sopratutto nei casi di emergenza dove è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportate l'interruttore in posizione ***RUN*** *per attivare la procedura di accensione.*



Importante
Quando viaggiate con le luci accese se spegnete il motore con l'interruttore (G) e lasciate la chiave di accensione su ***ON*** *potete causare l'esaurimento della batteria in quanto le luci rimarranno accese.*

H) Pulsante, avviamento.



Attenzione
Prima di utilizzare questo comando leggere le istruzioni riportate a pag. 130.

RIGHT SWITCH (fig. 7)

G) Switch, ***ENGINE STOP*** *, two positions:*
RUN *= run.*
OFF *= stop.*



Warning
This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the ***RUN*** *position to enable starting.*



Important
When riding with the lights on, if you stop the engine using switch (G) and leave the ignition key in the ***ON*** *position, the lights will remain on and the battery will run flat.*

H) Button, starter.



Warning
Read the instructions on page 130 before using this control.

COMMUTATEUR DROIT (fig. 7)

G) Interrupteur, ***ENGINE STOP*** *, à deux positions:*
position ***RUN*** *marche.*
position ***OFF*** *arrêt du moteur.*



Attention
Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt déplacer de nouveau l'interrupteur en position ***RUN*** *pour activer la procédure d'allumage.*



Important
Lorsque vous roulez avec les feux allumés, si vous laissez la clé d'allumage sur ***ON*** *, après un arrêt du moteur par l'interrupteur (G), vous pouvez provoquer l'épuisement de la batterie car les feux demeurent allumés.*

H) Bouton, démarrage.



Attention
Avant d'utiliser cette commande lire les instructions énoncées à la page 130.

UMSCHALTER RECHTS (Abb. 7)

*G) Schalter, **ENGINE STOP** , mit zwei Stellungsmöglichkeiten:*
*Position **RUN** = Fahrt.*
*Position **OFF** = Motorstop.*



Achtung
*Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als notwendig erweist. Nach einem erfolgten Halt, müssen Sie den Schalter wieder auf **RUN** rückstellen und so die Zündung wieder aktivieren.*



Wichtig
*Wenn Sie mit eingeschalteter Beleuchtung fahren, den Motor dann unter Anwendung des Schalters (G) ausschalten und den Zündschlüssel auf **ON** belassen, können Sie einen Verbrauch der Batterie verursachen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

H) Drucktaste, Anlaß.



Achtung
Bevor Sie diese Steuerungsvorrichtung verwenden, müssen Sie die diesbezüglichen, auf Seite 131 wiedergegebenen Anleitungen durchlesen.

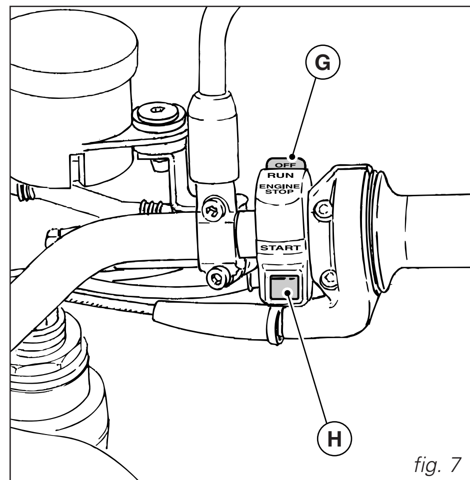


fig. 7

MANOPOLA GIREVOLE COMANDO ACCELERATORE (fig. 8)

La manopola girevole (L), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle valvole del corpo farfallato. In caso di abbandono dell'impugnatura della manopola il ritorno alla posizione iniziale di minimo è automatico.


Attenzione
Prima di utilizzare questo comando leggere le istruzioni riportate a pag. 130 e 136.

LEVA COMANDO FRENO ANTERIORE (fig. 8)

Tirando verso la manopola girevole la leva (M) azionerete il freno anteriore. E' sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico. La leva di comando è dotata di un pomello (1) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio.

THROTTLE TWISTGRIP (fig. 8)

The twistgrip (L) on the right handlebar opens the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).


Warning
Read the instructions on page 130 and 136 before using this control.

FRONT BRAKE LEVER (fig. 8)

Pull in the lever (M) towards the twistgrip to operate the rear brake. The lever is hydraulically operated and you just need to squeeze it gently. The control lever is provided with a knob (1) for lever distance adjustment from twistgrip on handlebar.

POIGNEE DE COMMANDE DE GAZ (fig. 8)

La poignée de commande de gaz (L), sur le coté droit du guidon, commande l'ouverture des papillons du système d'injection. Une fois rélâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.


Attention
Avant d'utiliser cette commande, lire les instructions énoncées à la page 130 et 136.

LEVIER DE COMMANDE FREIN AVANT (fig. 8)

En tirant le levier (M) vers la poignée, vous actionnerez le frein avant. Un effort minimum de votre main suffira pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.
Le levier de commande est doté d'une poignée (1) servant à régler la distance du levier par rapport à la poignée du guidon.

GASDREHGRIFF (Abb. 8)

Der Gasdrehgriff (L), auf der rechten Seite des Lenkers, steuert die Öffnung des Drosselklappen. Lassen Sie den Griff los, kehren diese automatisch wieder in die Leerlaufstellung zurück.



Achtung
Bevor Sie diese Steuerungsvorrichtung verwenden, müssen Sie die entsprechenden, auf Seite 131 und 137 aufgeführten Anleitungen durchlesen.

VORDERRADBREMSHEBEL (Abb. 8)

Durch Ziehen dieses Hebels (M) in die Richtung des Drehgriffs betätigen Sie die Vorderradbremse. Hier reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, um diese Vorrichtung, da hydraulisch gesteuert, betätigen zu können. Der Steuerhebel ist außendem mit Regulierknopf (1) für den Hebelabstand vom Griff zum Lenker ausgestattet.

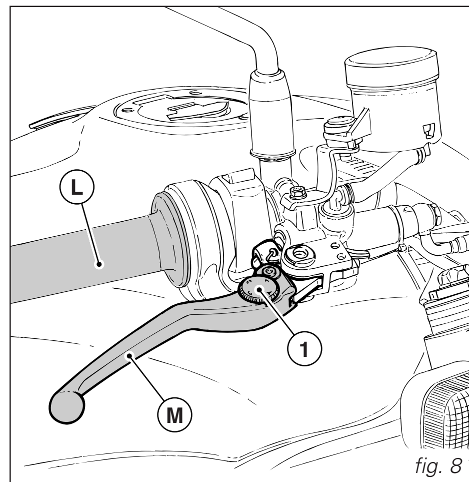


fig. 8

PEDALE COMANDO CAMBIO (fig. 9.1)

Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale con ritorno automatico e due movimenti:
***in basso** = spingendo il pedale verso il basso innesterete la 1ª marcia e le marce inferiori. Con questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegnerà.*
***in alto** = sollevando il pedale innesterete la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia. Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.*

PEDALE COMANDO FRENO POSTERIORE (fig. 9.2)

Spingendo verso il basso il pedale (P) azionerete il freno posteriore. Il sistema di comando è di tipo idraulico.

GEAR CHANGE PEDAL (fig. 9.1)

The gear change pedal is at rest when in the central position, is moved up and down to change gears and then returns to the central position.
***down** = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. The **N** light will go out.*
***up** = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear. Each time you move the pedal you will engage the next higher or lower gear.*

REAR BRAKE PEDAL (fig. 9.2)

Push down on the pedal (P) to apply the rear brake. The system is hydraulically operated.

SELECTEUR DE VITESSES (fig. 9.1)

Le sélecteur de vitesse a une position de repos centrale avec retour en arrière automatique et deux mouvements.
***en bas** = en poussant la pédale vers le bas vous passerez la 1e vitesse et rétrograderez. Par cette manoeuvre le témoin **N** sur le tableau de bord s'éteindra.*
***en haut** = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et par la suite la 3e, 4e, 5e et 6e vitesse. A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.*

PEDALE DE COMMANDE FREIN ARRIERE (fig. 9.2)

En poussant la pédale (P) vers le bas, vous actionnerez le frein arrière. Le système de commande est de type hydraulique.

GANGSCHALTPEDAL (Abb. 9.1)

Das Gangschaltpedal verfügt über eine Ruheposition, die sich in der Mitte befindet und in welche das Pedal automatisch wieder zurückspringt. Sie bietet zwei Ausrichtmöglichkeiten
nach unten *= wenn Sie das Pedal nach unten drücken, legen Sie den 1. Gang ein. Sie können die Gänge so herunterschalten. Diese Steuerung führt zum Erlöschen der, sich am Instrumentenbrett befindlichen Kontrolleuchte* ***N*** *.*
nach unten *= durch Anheben des Pedals können Sie den 2. Gang und danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang einlegen. Jede Pedalverschiebung entspricht der Weiterschaltung um einen Gang.*

PEDAL DER HINTERRADBREMSE (Abb. 9.2)

Indem Sie das Pedal (P) nach unten drücken, betätigen Sie die Hinterradbremse. Es handelt sich hierbei um ein hydraulisches Steuerungssystem.

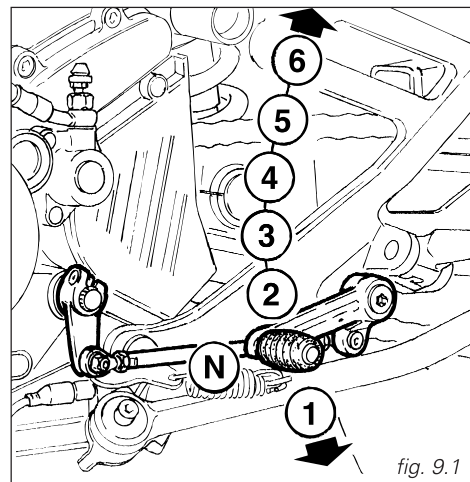


fig. 9.1

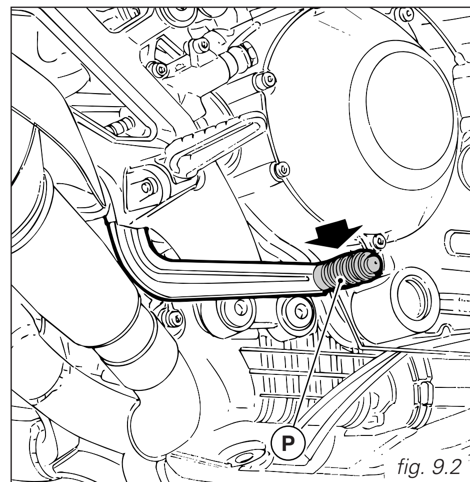


fig. 9.2

Elementi e dispositivi principali
Main components and devices
Principaux éléments et dispositifs
Hauptbestandteile und -vorrichtungen

POSIZIONE SUL MOTOCICLO (fig. 10)

1) Tappo serbatoio carburante.
2) Serratura sella.
3) Perno per laccio portacasco.
4) Impugnatura per passeggero.
5) Cavalletto laterale.
6) Specchi retrovisori.
7) Dispositivi di registro forcella anteriore.
8) Dispositivo di registro ammortizzatore posteriore.
9) Asta sollevamento serbatoio.
10) Coperchio sella.
11) Leva ancoraggio serbatoio.
12) Rubinetto circuito riscaldamento vaschette carburatori.

LOCATION (fig. 10)

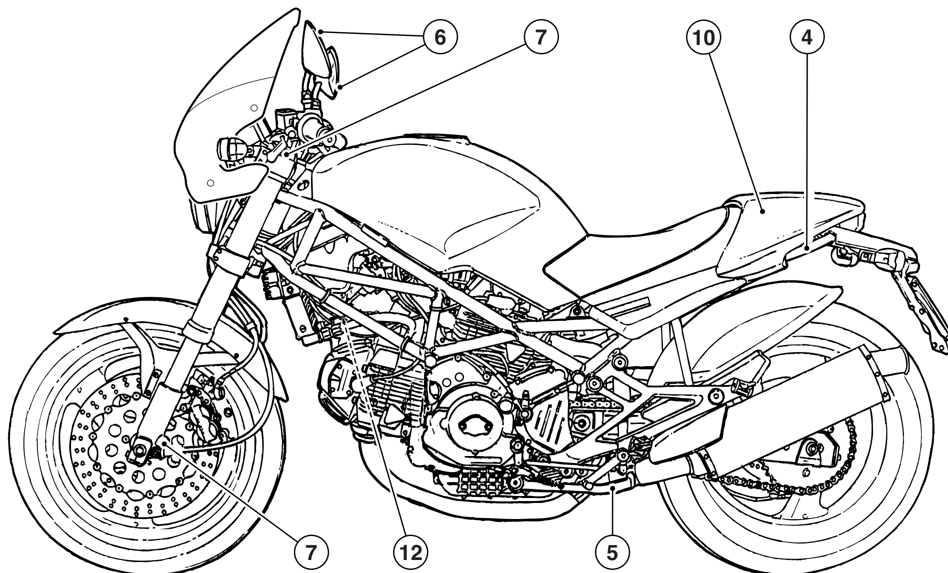
1) Tank filler plug.
2) Seat catch.
3) Pin for helmet attachment cable.
4) Passenger grab handle.
5) Side stand.
6) Rear view mirrors.
7) Front fork adjusters.
8) Shock absorber adjuster.
9) Fuel tank lifting lever.
10) Saddle cover.
11) Fuel tank anchoring lever.
12) Cock for carburettors float chambers heating.

POSITION SUR LE MOTOCYCLE (fig. 10)

1) Bouchon réservoir carburant.
2) Serrure selle.
3) Pivot d'ancrage du câble de fixation du casque.
4) Poignée pour passager.
5) Béquille latérale.
6) Miroirs rétroviseurs.
7) Dispositifs de réglage fourche avant.
8) Dispositif de réglage amortisseur arrière.
9) Tige pour levage du réservoir carburant.
10) Couverture selle.
11) Levier d'ancrage du réservoir.
12) Robinet pour le réchauffement des cuvettes des carburateurs.

ANORDNUNG AM MOTORRAD *(Abb. 10)*

1) Kraftstofftankverschluß.
2) Sattelschloß.
3) Stift für Helmbefestigungsgurt.
4) Griff für Beifahrer.
5) Seitenständer.
6) Rückspiegel.
7) Einstellvorrichtung für Vorderradgabel.
8) Einstellvorrichtung für hinteren Stoßdämpfer.
9) Stützstab für Kraftstofftank.
10) Heckverleidung für Sattel.
11) Hebel zur Tankverankerung.
12) Hahn für Heizkreislauf zur Erwärmung der Vergaserbecken.



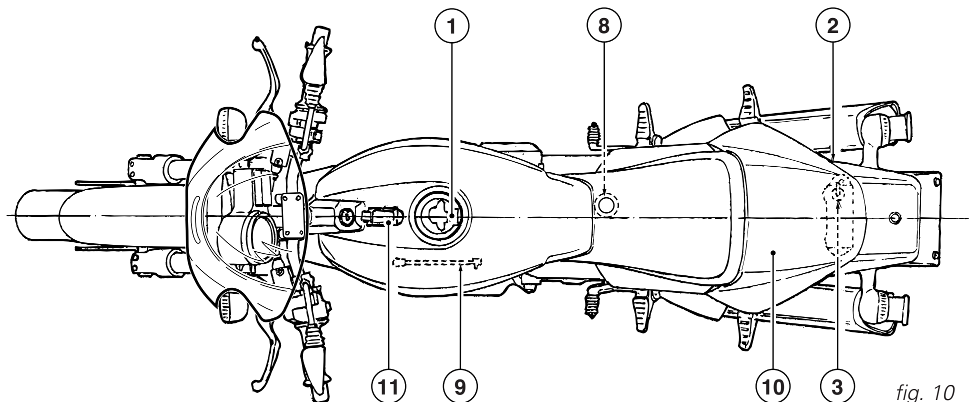


fig. 10

TAPPO SERBATOIO CARBURANTE (fig. 11)

Apertura

Sollevate il coperchietto (A) di protezione ed inserite la chiave di accensione nella serratura. Ruotate di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura. Sollevate il tappo.

Chiusura

Richiudete il tappo con chiave inserita e premetelo nella sede.
Ruotate la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estraetela. Richiudere il coperchietto (A) di protezione serratura.



Note

E' possibile chiudere il tappo solo con chiave inserita. Quest'ultima può essere rimossa solo quando il tappo è chiuso.



Attenzione

Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 144) accertatevi ***sempre*** *che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.*

TANK FILLER PLUG (fig. 11)

Opening

Lift the protection lid (A) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock. Lift the plug.

Closing

Refit the plug with the key in it and push it down into its seat.
Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (A).



Note

The plug can only be closed with the key in. In turn, the key can only be taken out after the plug has been closed.



Warning

Always *make sure you have properly refitted and closed the plug after each refueling (see page 144).*

BOUCHON RESERVOIR CARBURANT (fig. 11)

Ouverture

Levez le cache (A) de protection et insérez la clé de contact dans la serrure. Tournez de 1/4 de tour la clé dans le sens des aiguilles d'une montre pour débloquer la serrure. Levez le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement.
Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et la sortir. Refermer le cache (A) de protection serrure.



Notes

Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée. Celle-ci ne peut être sortie que si le bouchon est fermé.



Attention

Après avoir pris de l'essence (voir page 144), veillez ***toujours*** *à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.*

KRAFTSTOFFTANKVERSCHLUSS (Abb. 11)

Öffnen

Heben Sie den Schutzdeckel (A) an, stecken Sie den Zündschlüssel in das Tankschloß ein, drehen Sie ihn um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn und sperren Sie das Schloß so auf. Nun können Sie den Verschluß abnehmen.

Schließen

Den Verschluß mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken.
Den Schlüssel, gegen den Uhrzeigersinn, wieder in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Deckel (A) zum Schutz des Tankschlosses nun wieder zuklappen.



Merke

Ein Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich. Dieser kann nur abgezogen werden, wenn der Verschlußkörper perfekt ausgerichtet und geschlossen ist.



Achtung

*Nach jedem Auftankvorgang müssen (siehe Seite 145) Sie sich **immer** davon überzeugen, daß der Tankverschluß auch wieder perfekt ausgerichtet und geschlossen wurde.*

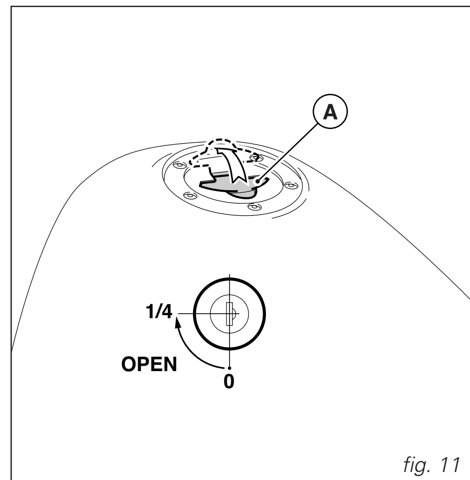


fig. 11

SERRATURA SELLA E PORTACASCO
(fig. 12)

Apertura
Introducete la chiave di accensione nella serratura senza ruotarla. Azionate quindi la leva (A) per ottenere lo sganciamento della sella dal telaio. Sfilate la sella dai fermi anteriori tirandola all'indietro.
Nella parte posteriore del vano sotto alla sella troverete il perno di attacco dei caschi di protezione per il pilota e il passeggero. Inserite nel perno l'estremità del laccio di aggancio fornito in dotazione al motociclo e lasciatelo appeso all'esterno. Il montaggio della sella assicurerà il fissaggio.


Attenzione
Questo dispositivo serve per proteggere il casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciate il casco attaccato al perno quando viaggiate; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del veicolo.

Chiusura
Assicuratevi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto alla sella. Inserite le estremità anteriori del fondo sella sotto al cavallotto del telaio quindi spingete sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicuratevi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovete la chiave dalla serratura.

SEAT CATCH AND HELMET PIN
(fig. 12)

Opening
Fit the ignition key into the lock, without turning. Pull lever (A) to detach saddle from frame. Pull the seat backwards to slide it off its front holders.
On the rear end of the compartment underneath the seat, there is the pin for securing the rider and passenger helmets. Insert an end of the cord supplied with the motorcycle into the pin and leave it hanging outside. It will be locked safely when you refit the seat.


Warning
This system is intended to lock your helmet safely when you park your motorcycle. Never leave the helmet hanging from the pin when riding or it may get in the way and make you loose control of the motorcycle.

Closing
Make sure that all parts are arranged and secured properly inside the compartment under the seat. Slide the front ends of the seat bottom underneath the frame U-tube and push down on the rear end of the seat until you hear the catch click. Make sure the seat is firmly secured to the frame and take the key out of the lock.

SERRURE SELLE ET PIVOT DE CASQUE
(fig. 12)

Ouverture
Introduisez la clé de contact dans la serrure sans la tourner. Actionnez le levier (A) pour dégager la selle du cadre. Sortez la selle de ses arrêtoirs avant en la tirant en arrière.
A la partie arrière du dégagement sous la selle vous trouverez le pivot de fixation des casques de protection pour pilote et passager. Introduisez dans le pivot l'extrémité du lacet d'accrochage, livré en dotation avec le motocycle, et laissez le pendre à l'extérieur. Le montage de la selle garantira sa fixation.


Attention
Ce dispositif sert à protéger le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre du pivot lorsque vous roulez; cela pourrait entraver les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du véhicule.

Fermeture
Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Introduisez les extrémités avant du fond de la selle sous le tube en U du cadre et appuyez sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis du verrou de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure.

SATTEL- UND HELMSCHLOSS (Abb. 12)

Öffnen

Den Zündschlüssel, ohne ihn dabei umzudrehen, in das Schloß einstecken. Anschließend den Hebel (A) betätigen, um der Sattel vom Rahmen loszuhaken. Lösen Sie den Sattel nun durch ein Ziehen nach hinten aus den vorderen Feststellvorrichtungen.

Am hinteren Sattelteil, d.h. in dessen Hohlraum, befindet sich ein Stift, in den sowohl der Helm des Fahrers, als auch der des Beifahrers eingehängt werden können. Fügen Sie das Ende des mit dem Motorrad gelieferten Befestigungsgurts in den Stift ein und lassen Sie ihn nach außen heraushängen. Die erneute Montage des Sattels sichert die Befestigung ab.



Achtung

Diese Vorrichtung ist für den Diebstahlschutz Ihres Helms vorgesehen, wenn Sie das Motorrad parken. Lassen Sie den Helm niemals im Stift eingehängt, wenn Sie mit Ihrem Motorrad losfahren, er könnte mit den Fahrbewegungen interferieren und zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Schließen

Vergewissern Sie sich, daß alle Elemente wieder korrekt im Hohlraum unter dem Sattel angeordnet und befestigt sind. Schieben Sie den vorderen Teil der Sattelunterseite unter die Bügelschraube des Rahmens und drücken Sie dann den hinteren Sattelteil solange nieder, bis Sie das Einrasten des Keils im Schloß vernehmen. Nachdem Sie sich davon überzeugt haben, daß der Sattel fest am Rahmen aufsitzt, können Sie den Schlüssel wieder abziehen.

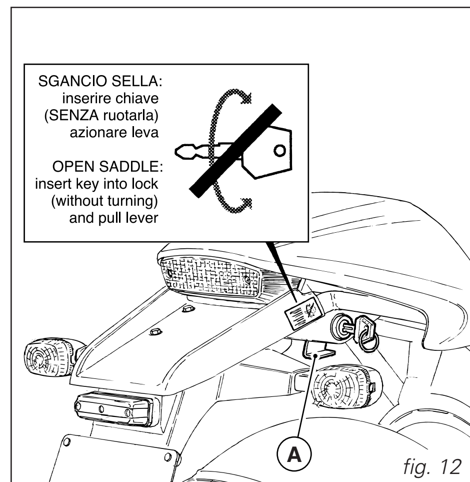


fig. 12

CAVALLETTO LATERALE (fig. 13)

Importante
Utilizzate il cavalletto laterale per sostenere il motociclo solo per brevi soste. Non rimanete seduti sul motociclo quando questo è sostenuto solo dal cavalletto laterale.

Per azionarlo spingete con il piede sul braccio di spinta (A) fino ad accompagnarlo alla posizione di massima estensione. Inclinate la moto fino al contatto dell'estremità del cavalletto con il suolo.
Quando la moto viene riportata in posizione verticale il cavalletto ritorna in posizione di riposo.
Controllate la molla per individuare eventuali danni, o una diminuzione della forza di tensione, e verificate che l'insieme del cavalletto laterale possa muoversi liberamente.

Attenzione
Assicurarsi che il cavalletto laterale sia effettivamente ritornato in posizione di riposo (spia rossa ⚠ sul cruscotto spenta). Infatti il cavalletto laterale abbassato durante la marcia del veicolo, oltre ad ostacolare le operazioni di guida, può toccare il terreno in curva facendovi perdere il controllo del mezzo e procurare gravi incidenti e danni al motociclo.

SIDE STAND (fig. 13)

Important
Put the motorcycle on the side stand only when you expect to stop for a short time. Do not sit on the motorcyle when it is supported on the side stand only.

To pull down the side stand, push down on the thrust arm (A) until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.
The side stand will return to its rest position as you push the bike upright.
Check the spring for damage or wear and make sure that the side stand moves freely.

Warning
make sure the side stand is fully up (red light ⚠ on instrument panel off). If still down when riding, the side stand will get in the way while manoeuvring. Besides, it could dig into the ground on a bend and you could loose control of the motorcycle and fall off, risking severe injury to yourself and damage to the motorcycle.

BEQUILLE LATERALE (fig. 13)

Important
Utilisez la béquille latérale pour soutenir le motocycle uniquement lors de courts arrêts. Ne restez pas assis sur le motocycle lorsque celui-ci est soutenu uniquement par la béquille latérale.

Pour l'actionner appuyez votre pied sur le levier d'accompagnement (A) jusqu'à l'amener en position d'extension maximale. Inclinez la moto jusqu'à obtenir le contact de l'extrémité de la béquille avec le sol.
Quand la moto est ramenée à la position verticale, la béquille revient à sa position de repos.
Contrôlez le ressort afin de localiser s'il y a des dommages, ou une réduction de la force de tension, vérifiez si l'ensemble de la béquille latérale bouge librement.

Attention
veillez à ce que la béquille latérale soit réellement revenue en position de repos (avertisseur rouge⚠ sur le tableau de bord éteint). Une béquille latérale restée baissée durant la marche du véhicule, peut effectivement entraver les manoeuvres de conduite, tout comme toucher le terrain lors d'un virage en vous faisant perdre le contrôle du véhicule, d'où la possibilité d'occasionner des accidents sérieux et de porter préjudice au motocycle.

SEITENSTÄNDER (Abb. 13)

Wichtig
Verwenden Sie den Seitenständer nur dann zum Abstützen Ihres Motorrads, wenn sie es kurzzeitig abstellen wollen. Setzen Sie sich nicht auf das Motorrad, wenn es nur durch diesen Seitenständer abgestützt wird.

Um diesen Ständer ausklappen zu können, brauchen Sie nur mit dem Fuß auf den Schubarm (A) zu drücken und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten. Nun müssen Sie das Motorrad solange neigen, bis das Ende des Ständers am Boden zur Auflage kommt.
Sobald das Motorrad wieder in die senkrechte Stellung gebracht wird, klappt der Seitenständer wieder in seine Ausgangsstellung zurück.
Kontrollieren Sie die Feder, um so eventuelle Schäden oder eine Minderung der Spannkraft feststellen zu können. Überprüfen Sie darüber hinaus, ob sich die Einheit des Seitenständers frei bewegen läßt.



Achtung
Vergewissern Sie sich immer, daß der Seitenständer in seine Ruhestellung zurückgeklappt ist (rote Kontrolleuchte △ am Instrumentenbrett erlischt). Ein während der Fahrt ausgeklappter Seitenständer, über die Tatsache hinaus, eine Behinderung für die Fahrbewegungen darzustellen, kann in Kurven mit der Fahrbahn in Berührung kommen und so zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen, was wiederum zu schweren Unfällen und schwerwiegenden Schäden an Ihrem Motorrad führen kann.

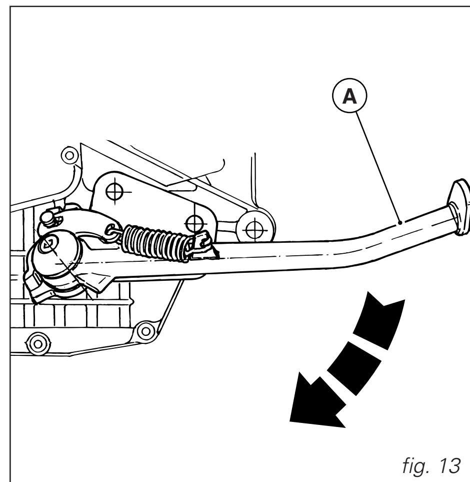


fig. 13

REGISTRI REGOLAZIONE FORCELLA ANTERIORE

La forcella del Suo motociclo è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:
A) (fig. 14.1) per modificare il freno idraulico in estensione;
B) (fig. 14.1) per modificare il precarico delle molle interne;
C) (fig. 14 .2) per modificare il freno idraulico in compressione.

Ruotando le viti (A e C) di regolazione avvertirete degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una posizione di smorzamento.
Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura.
A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno successivamente alle posizioni "1", "2", ecc.

Le posizioni standard sono le seguenti:
compressione:
6 scatti;
estensione:
6 scatti.

Il valore massimo è di 14 scatti (estensione), 14 scatti (compressione) a cui corrisponde la posizione di minima frenatura.

FRONT FORK ADJUSTERS

The front fork of your motorcycle has rebound and compression damping adjusters.

This adjustment is done using the outer adjusters:
A) (fig. 14.1) to adjust rebound damping;
B) (fig. 14.1) to adjust spring preload;
C) (fig. 14.2) to adjust compression damping.

As you turn the adjusting screws (A and C), you will hear them click. Each click identifies a setting.
Turn the screw all the way in to set the hardest damping. This will be your starting point.
Now turn the screw anticlockwise and listen for the clicks that identify setting positions no. "1", "2" and so on.

Standard factory setting is as follows:
compression:
6th click;
rebound:
6th click.

The setting range is 14 clicks for rebound and 14 clicks for compression. The 14th click gives the softest damping.

ELEMENTS DE REGLAGE FOURCHE AVANT

La fourche de Votre motocycle est réglable tant en phase d'extension (détente) que de compression des tubes.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis:
A) (fig. 14.1) pour modifier l'action hydraulique d'amortissement en extension;
B) (fig. 14.1) pour modifier la précharge des ressorts intérieurs;
C) (fig. 14.2) pour modifier l'action hydraulique d'amortissement en compression;

En tournant les vis (A et C) de réglage, on entend des cliquetis: chacun correspond à une position d'amortissement.
En serrant complètement la vis en butée, on obtient la position "0", correspondant à l'effet d'amortissement maximum.
A partir de cette position, en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents cliquetis qui correspondront par la suite aux positions "1", "2", etc.

Les positions standard sont les suivantes:
compression:
6 cliquetis;
extension:
6 cliquetis;

La valeur maximale est de 14 cliquetis (extension), 14 cliquetis (compression) auxquels correspond la position minimum de freinage.

EINSTELLVORRICHTUNGEN FÜR DIE VORDERRADGABEL

Die Gabel Ihres Motorrads ist, sowohl in der Zugstufe (Rückzug), als auch in der Druckstufe der Holme möglich.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:
A) (Abb. 14.1) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe;
B) (Abb. 14.1) zur Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn;
C) (Abb. 14.2) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.

Beim Drehen der Einstellschrauben (A und C) können Sie Einrastgeräusche vernehmen, von denen jedes Klicken jeweils einer Dämpfposition entspricht. Wenn Sie diese Schraube vollkommen einschrauben, d.h. bis zu deren Feststellung, erhalten Sie die Position "0", die der maximalen Dämpfung entspricht.
Von dieser Position aus beginnend, können Sie durch ein Drehen im Uhrzeigersinn, die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann hintereinander für die Positionen "1", "2", usw. stehen.

Die Standardpositionen sind folgende:
Druckstufe:
6 Einrastungen;
Zugstufe:
6 Einrastungen.

Der Maximalwert beläuft sich auf 14 Einrastungen (Zugstufe), 14 Einrastungen (Druckstufe), der die Position der Mindestdämpfung entspricht.

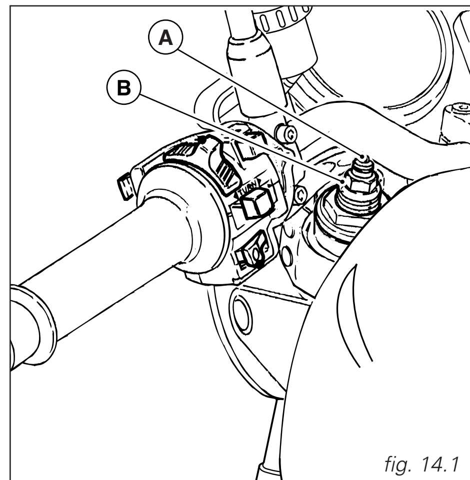


fig. 14.1

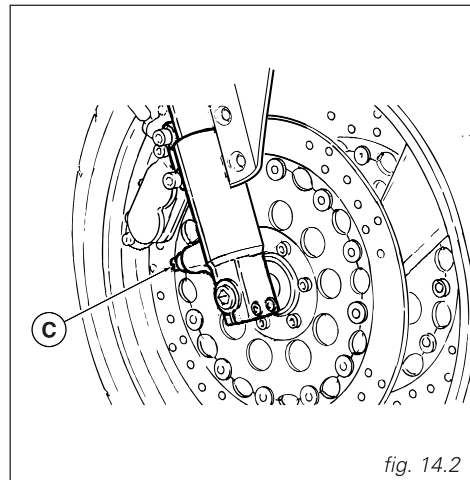


fig. 14.2

Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotate il registro ad estremità esagonale (B, fig. 14.3) con una chiave esagonale di 22 mm.

Il valore del precarico (1, fig. 14.3) può variare tra 25 e 10 mm.
La taratura originale corrisponde a 18 mm.



Importante
Regolate i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

To change the preload of the spring inside each fork leg, turn the adjusting nut (B, fig. 14.3) with a 22-mm hexagon wrench.

Preload setting range (1, fig. 14.3) is from 25 to 10 mm.
Factory setting is 18 mm.



Important
Adjust both fork legs to same settings.

Pour modifier la précharge du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (B, fig. 14.3) à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm.

La valeur de précharge (1, fig. 14.3) peut varier de 25 à 10 mm.
Le tarage d'origine correspond à 18 mm.



Important
Régler les vis de réglage des deux tubes sur les mêmes positions.

Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, müssen Sie die Sechskant-Einstellschraube (B, Abb. 14.3) unter Anwendung eines 22mm-Sechskantschlüssels betätigen.

Der Vorspannwert (1, Abb. 14.3) kann zwischen 25 und 10 mm variieren.
Die Originaleinstellung entspricht 18 mm.



Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

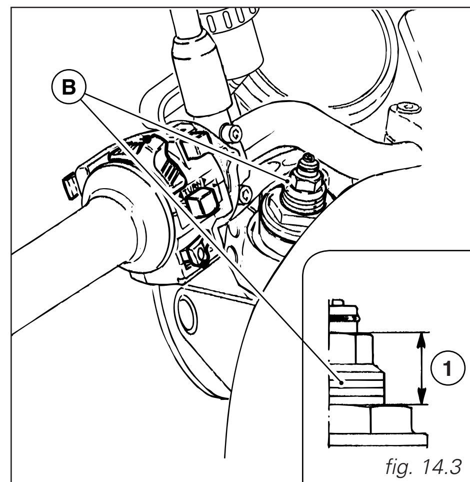


fig. 14.3

REGISTRI REGOLAZIONE AMMORTIZZATORE POSTERIORE (fig. 15)

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni che Vi permettono di adeguare l'assetto della moto alle condizioni di carico.
Il registro (1) posto sul lato destro in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).
*Ruotando in senso orario il registro (1) si aumenta il freno **H** ; viceversa diminuisce **S** .*
Taratura STANDARD:
dalla posizione di tutto chiuso (senso orario) svitare il registro (1) di 8 scatti.
Due ghiere (2), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.
Per modificare il precarico della molla ruotate, con una comune chiave a settore, la ghiera superiore. Avvitando o svitando la ghiera inferiore aumenterete o diminuirete il precarico.

Attenzione
Per ruotare la ghiera di registrazione del precarico utilizzate solamente una chiave a settore specifica ed usatela con particolare cautela per evitare che il dente della chiave possa uscire improvvisamente dal vano della ghiera durante il movimento. Se ció dovesse accadere, la mano dell'utilizzatore potrebbe urtare violentemente altre parti del motociclo. Non utilizzate assolutamente chiavi con dente troppo piccolo o con impugnatura troppo corta. L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da personale inesperto.

SHOCK ABSORBER ADJUSTERS (fig. 15)

The shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.
The adjuster (1) located on the right side, on the connection holding the shock absorber to the swingarm, is used to adjust the rebound damping.
*Turn the adjuster (1) clockwise to increase damping **H** , anticlockwise to reduce it **S** .*
STANDARD setting:
turn the adjusters all the way in (clockwise) then slacken it of 8 clicks.
Two ring nuts (2), located on the top section of the shock absorber are used to adjust the outer spring preload.
To change spring preload, slacken the upper ring nut with a common pin wrench. Then tighten or slacken the lower ring nut to increase or decrease spring preload as required.

Warning
Use a specific pin wrench only to turn the pre-load adjusting ring nut. Be careful when turning the ring nut with the key, as the pin may slip out of the ring nut recess and you may hurt your hand hitting motorcycle parts. Never use a wrench with too small a pin or too short a handgrip. The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

When carrying a passenger and a load, set the rear shock absorber spring to maximum preload to improve motorcycle handling and keep safe clearance from the ground. You may find that the rebound damping needs readjusting.

ELEMENTS DE REGLAGE AMORTISSEUR ARRIERE (fig. 15)

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, vous permettant d'adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.
La vis de réglage (1), placée sur le côté droit en correspondance de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle l'action amortissante en extension (détente).
*Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre l'élément de réglage (1) on augmente la rigidité **H** ; vice versa on la réduit **S** .*
Tarage STANDARD:
à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre), desserrer l'élément (1) de 8 déclics.
Deux bagues filetées (2), placées au côté supérieur de l'amortisseur, règlent la précharge du ressort extérieur.
Pour modifier la précharge du ressort desserrez, à l'aide d'une normale clé à ergot, la bague filetée supérieure. En serrant ou desserrant la bague filetée inférieure on augmente ou on réduit la précharge.

Attention
Pour tourner l'écrou annulaire de réglage précharge n'utilisez qu'une clé à dent spécifique et agissez avec une précaution particulière afin d'empêcher que l'ergot de la clé sorte à l'improviste de la rainure de l'écrou durant l'action. Au cas où cela se produirait, la main de l'utilisateur pourrait se heurter violemment contre d'autres pièces du motocycle. N'utilisez jamais de clé avec ergot trop petit ni poignée trop courte. L'amortisseur AR contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages sérieux s'il était démonté par une

EINSTELLVORRICHTUNGEN FÜR DEN HINTEREN STOSSDÄMPFER (Abb. 15)

Der hintere Stoßdämpfer ist mit außen liegenden Einstellschrauben ausgestattet, die eine Anpassung der Motorradposition, den jeweiligen Lasten entsprechend, ermöglicht.
Die Einstellschraube (1), die sich auf der rechten Seite an der unteren Befestigung des Stoßdämpfers an der Rückradschwinge befindet, reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Rückzug).
Durch ein Drehen im Uhrzeigersinn der Einstellschraube (1), wird die Dämpfung erhöht ***H*** *, geht man entgegengesetzt vor, wird sie gemindert* ***S*** *.*
STANDARDEINSTELLUNG:
Aus der vollkommen geschlossenen Stellung (Uhrzeigersinn) die Einstellschraube (1) um 8 Auschläge aufdrehen.
Über die zwei Nutmuttern (2), die sich am oberen Teil des Stoßdämpfers befinden, kann die Vorspannung der äußeren Feder reguliert werden.
Um die Federvorspannung ändern zu können, müssen Sie unter Anwendung eines Hakenschlüssels, die obere Nutmutter betätigen.
Durch Anziehen oder Lockern der unteren Nutmutter können Sie die Vorspannung anheben bzw. mindern.


Achtung
Um die Nutmutter für die Vorspannungsregulierung zu drehen, nur den Spezifischen Hakenschlüssel benutzen und vorsichtig dabei vorgehen, damit der Zahn des Schlüssels während der Bewegung nicht plötzlich aus der Nutmutter herausspringt. Sollte dies geschehen, kann die Hand heftig gegen

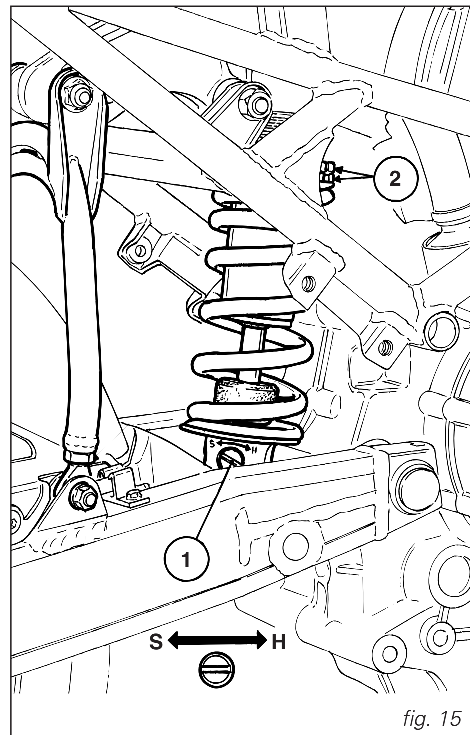


fig. 15

Nell’uso con passeggero e bagaglio precaricare al massimo la molla dell’ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del veicolo ed evitare possibili interferenze col suolo. Cio può richiedere l’adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

personne non qualifiée.

En cas d’utilisation avec passager et bagage précharger le ressort de l’amortisseur arrière au maximum pour améliorer le comportement dynamique du véhicule et éviter toute interférence avec le terrain. Cela peut entraîner l’adaptation du réglage de l’action amortissante en détente.

andere Teile des Motorrads schlagen. Keinesfalls Schlüssel mit zu kleinem Zahn oder mit zu kurzem Griff verwenden. Der Stoßdämpfer enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn er von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Wenn Sie mit einem Beifahrer und Ladung fahren wollen, müssen Sie die Feder des hinteren Stoßdämpfers auf die maximale Vorspannung bringen, um dadurch das dynamische Verhalten Ihres Motorrads verbessern und mögliche Interferenzen mit der Fahrbahn vermeiden zu können. Dies kann auch eine erneute Anpassung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe erfordern.

RUBINETTO CIRCUITO RISCALDAMENTO VASCHETTE CARBURATORI (fig. 16)

Nell'impianto di lubrificazione è inserito un circuito supplementare che consente il riscaldamento delle vaschette dei carburatori attraverso l'olio lubrificante in uscita dal motore.
Questo circuito è provvisto di un rubinetto (A) a due posizioni:
***Inverno**: circuito aperto (I)*
*levetta **a 90°** rispetto al tubo.*
***Estate**: circuito chiuso (E)*
*levetta **parallela** al tubo.*

In particolari condizioni ambientali (concomitanza di temperatura sufficientemente bassa e umidità relativa sufficientemente elevata) è possibile la formazione di ghiaccio all'interno dei carburatori.
Quando ciò accade, è possibile che il motore accusi dei malfunzionamenti in particolari condizioni di utilizzo.
Tipici esempi dell'insorgere di questo fenomeno possono essere:
difficoltà a tenere il minimo;
funzionamento ad un cilindro per piccole aperture delle farfalle;
forti scoppi in decelerazione.
In questi casi è necessario riscaldare i carburatori per mezzo dell'apposito dispositivo di cui la Sua moto è dotata. Esso consente la circolazione di olio motore in una apposita intercapedine ricavata nel fondo delle vaschette. Aprendo il rubinetto (A) che consente la circolazione dell'olio nelle vaschette, si riscaldano i corpi dei carburatori in modo da impedire la formazione del ghiaccio.
È tuttavia possibile che, subito dopo le partenze a motore completamente freddo, il dispositivo non funzioni immediatamente. Questo dipende

COCK FOR CARBURETTORS FLOAT CHAMBERS HEATING (fig. 16)

A supplementary circuit that will heat the float chambers by means of oil coming from the motor is added to the lubricating system.
This circuit is fitted with a two-position stopcock (A):
***Winter**: open circuit (I)*
*lever at **90°** to tube.*
***Summer**: closed circuit (E)*
*lever **parallel** with tube.*

Under particular environmental conditions (such as sufficiently low temperature combined with sufficiently high relative humidity), icing is possible inside the carburettors.
When this is the case, the engine may malfunction under certain running conditions.
Typical examples are:
the engine cannot hold idling speed;
the engine runs on one cylinder when throttles are only slightly open;
fireback under deceleration.
In these cases the carburettors must be heated up using the suitable equipment installed to your bike. This system conveys engine oil into a suitable gap provided in the bottom of the float chambers. Opening cock (A) will let oil flow to the float chambers thus heating up carburettor bodies to prevent icing. The effect, however, may be somewhat delayed, especially soon after starting the engine from cold, as it takes some time for engine oil to warm up. In this case, you may find it convenient to let the engine idle for a few minutes before actually riding off.
This will allow enough time for the oil (and the carburettors with it) to warm up. Otherwise, use low gears and rev up the engine soon after

ROBINET POUR LE RECHAUFFEMENT DES CUVETTES DES CARBURATEURS (fig. 16)

Un circuit supplémentaire qui permet le réchauffement des cuvettes des carburateurs au moyen de l'huile lubrifiante au moment de sa sortie du moteur est ajouté à l'installation de lubrification.
Ce circuit est doté d'un robinet (A) à deux positions:
***Hiver**: circuit ouvert (I)*
*manette à **90°** par rapport au tube.*
***Eté**: circuit fermé (E)*
*manette **parallèle** au tube.*

Dans des conditions particulières d'environnement (température suffisamment basse concomitamment avec humidité relative suffisamment élevée) la formation de givre à l'intérieur des carburateurs est possible.
Si cela se produit, en conditions d'utilisation particulières, il se peut que le moteur ne soit pas performant.
Ce phénomène peut être à l'origine des situations typiques qui suivent:
difficulté à maintenir le ralenti;
fonctionnement à un cylindre lorsque les papillons sont peu ouverts;
forts éclats en décélération.
Dans ces cas il s'impose de chauffer les carburateurs à l'aide du dispositif spécial dont Votre moto est équipée. Il permet la circulation de l'huile moteur dans un espace vide obtenu dans le fond des bacs. En ouvrant le robinet (A), qui permet la circulation de l'huile dans les bacs, les corps des carburateurs se chauffent de manière à empêcher la formation de givre. Il peut toutefois s'avérer que, aussitôt après les

HAHN FÜR HEIZKREISLAUF ZUR ERWÄRMUNG DER VERGASERBECKEN
(Abb. 16)

In die Schmierungsanlage wurde ein zusätzlicher Kreislauf eingefügt, der durch einen Durchlauf des aus dem Motor kommenden Schmieröls, ein Erwärmen der Vergaserbecken ermöglicht.
An diesem Kreislaufsystem befindet sich ein Hahn (A) mit 2 Stellungen:
***Winter**: Kreislauf auf (I)*
*Hebel auf **90**° zum Rohr.*
***Sommer**: Kreislauf zu (E)*
*Hebel **parallel** zum Rohr.*

Unter besonderen Klimabedingungen (wie ein gleichzeitiges Eintreten von recht niedriger Temperatur und relativ hoher Luftfeuchtigkeit) ist es möglich, daß es zu einer Eisbildung im Inneren der Vergaser kommt.
Bewahrheitet sich eine solche Situation, ist es möglich, daß es unter besonderen Einsatzbedingungen am Motor zu Betriebsstörungen kommt.
Typische Beispiele für diese Vorkommnisse sind:
Schwierigkeiten beim Aufrechterhalten des Leerlaufs.
Betrieb auf einem Zylinder aufgrund geringer Drosselklappenöffnungen.
starkes Bersten in der Verlangsamungsphase.
In diesem Fällen ist es erforderlich, die Vergaser über die an Ihrem Motorrad für solche Fälle vorgesehene Vorrichtung anzuwärmen. Diese Vorrichtung ermöglicht die Zirkulation des Öls in einem dafür vorgesehenen bzw. eingearbeiteten Zwischenraum in den Behältermulden. Öffnet man den Hahn (A), der die Zirkulation des Öls in den Behältern ermöglicht, werden die Vergaserkörper erwärmt und eine Eisbildung

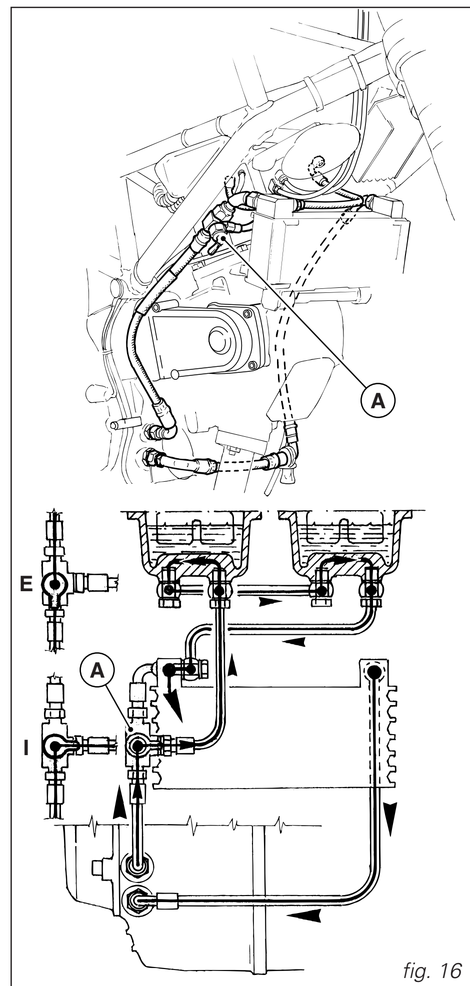


fig. 16

dal fatto che l'olio motore ha bisogno di un certo lasso di tempo per riscaldarsi a sua volta. In tali condizioni, per accelerare il riscaldamento dell'olio (e, conseguentemente, dei carburatori) può essere conveniente lasciare funzionare il motore al minimo per alcuni minuti prima di partire, oppure, una volta partiti, guidare inizialmente utilizzando prevalentemente marce basse e regimi motore elevati. Una volta innescato il funzionamento del dispositivo si può tornare ad utilizzare lo stile di guida preferito. È anche importante ricordarsi di escludere il dispositivo quando le condizioni ambientali non ne richiedono l'utilizzo. Questo per evitare che, in condizioni ambientali calde, possano manifestarsi dei fenomeni di percolazione nei carburatori (tracimazione della benzina dalla vaschetta per aumento del volume specifico della stessa).

starting. Once the system has become effective, you may resume your customary riding style. Do not forget to close the cock when weather conditions do not require the use of the anti-icing system. In warm weather, the fuel specific volume increases and fuel may overflow from the float chambers into the carburettors if the cock is left open unnecessarily.

démarrages à moteur complètement froid, le dispositif ne fonctionne pas immédiatement. Cela dépend du fait que l'huile moteur ne se chauffe qu'après un certain laps de temps. En pareilles conditions, pour accélérer le chauffage de l'huile (et par conséquent des carburateurs), il peut convenir de laisser tourner le moteur au ralenti pendant quelques minutes avant de se mettre en marche, ou encore, une fois en route, conduire d'abord en utilisant de préférence les rapports courts à un régime moteur élevé. Le fonctionnement du dispositif amorcé, on peut revenir à son style de conduite préféré. Il est également important de se rappeler de rendre inactif le dispositif quand les conditions de l'environnement n'exigent pas son utilisation. Cela afin d'éviter que, en conditions de température élevée, puissent se produire des phénomènes de percolation dans les carburateurs (débordement d'essence du bac, par suite d'une augmentation du volume spécifique de celle-ci).

wird verhindert. Es kann durchaus vorkommen, daß diese Vorrichtung nach einem Start bei einem vollkommenen kalten Motor nicht sofort anspricht. Dies hängt dann davon ab, daß das Motoröl seinerseits ebenfalls erst etwas Zeit benötigt, um sich erwärmen zu können. Unter diesen Umständen wird, im Hinblick auf ein schnelleres Erwärmen des Öls (und in Folge dessen der Vergaser) empfohlen, den Motor vor dem Start für einige Minuten im Leerlauf drehen zu lassen oder, einmal losgefahren, anfangs nur niedrige Gänge einzulegen und diese auf hohe Umdrehungszahlen zu bringen. Hat sich dann die Vorrichtung in Betrieb gesetzt bzw. ausgelöst, kann man wieder zu seinem normalen Fahrstil übergehen. Es ist wichtig, daran zu denken, die Funktion der Vorrichtung auszuschließen, wenn ihr Einsatz aufgrund der Klimabedingungen nicht erforderlich ist. Dadurch soll vermieden werden, daß es bei warmem Wetter zu Sickerungen in den Vergasern kommt (Überströmung von Benzin aus dem Behälter aufgrund einer Anhebung des spezifischen Volumens des selbigen).

Caratteristiche tecniche
Technical data
Caractéristiques techniques
Technische Daten

MOTORE

Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.
Alesaggio:
92 mm
Corsa:
68 mm
Cilindrata totale:
904 cm^3
Rapporto di compressione:
9,2±0,5:1
Potenza max. all'albero (95/1/CE):
54,4kW - 74CV a 7000 min^{-1}
Regime max.:
9000 min^{-1}
Potenza fiscale:
12 CVf


Importante
In nessuna condizione di marcia si deve superare il regime max.

DISTRIBUZIONE

***Desmodromica** a due valvole per cilindro comandate da quattro bilancieri (due di apertura e due di chiusura) e da un albero distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, puleggie e cinghie dentate.*

ENGINE

Twin cylinder, four-stroke, 90° "L" type, longitudinal.
Bore:
92 mm
Stroke:
68 mm
Total displacement:
904 c.c.
Compression ratio:
9.2±0.5:1
Max. power at crankshaft (95/1/CE):
54.4kW - 74CV at 7000 min^{-1}
Max engine speed:
9000 min^{-1}


Important
Under no circumstances must the engine exceed max. rpm.

TIMING SYSTEM

***Desmodromic** (type) with two valves per cylinder, operated by four rockers (2 opening rockers and 2 closing rockers) and an overhead camshaft. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.*

MOTEUR

Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal de 90°.
Alésage:
92 mm
Course:
68 mm
Cylindrée totale:
904 cm^3
Rapport volumétrique:
9,2±0,5:1
Puissance max. à l'arbre (95/1/CE):
54,4kW - 74CV à 7000 min^{-1}
Régime max.:
9000min^{-1}


Important
En aucune condition de marche ne dépasser le régime max.

DISTRIBUTION

***Desmodromique** avec 2 soupapes pour chaque cylindre, actionnées par quatre culbuteurs (2 culbuteurs ouv. et 2 culbuteurs ferm.) et par un arbre à cames en tête. Elle est commandée par le vilebrequin à l'aide d'engrenages cylindriques, poulies et courroies crantées.*

MOTOR

Zweizylinder Viertaktmotor, in V-Anordnung auf 90°.
Bohrung:
92 mm
Hub:
68 mm
Gesamthubraum:
904 cm^3
Verdichtungsverhältnis:
9,2±0,5:1
Höchstleistung an der Welle (95/1/CE):
54,4kW - 74PS bei 7000 min^{-1}
Höchstdrehzahl:
9000 min^{-1}


Wichtig
Die max. Drehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

VENTILSTEUERUNG

Desmodromisch *mit zwei Ventilen pro Zylinder, über vier Kipphebel gesteuert (zwei zur Öffnung und zwei zum Schließen) und einer Nockenwelle im Zylinderkopf. Diese desmodromische Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.*

SCHEMA DISTRIBUZIONE DESMODROMICA (fig. 17.1)

1) Bilanciere di apertura (o superiore);
2) Registro bilanciere superiore;
3) Semianelli;
4) Registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
5) Molla richiamo bilanciere inferiore;
6) Bilanciere di chiusura (o inferiore);
7) Albero distribuzione;
8) Valvola.

DATI DISTRIBUZIONE (fig. 17.2)

Il gioco di funzionamento delle punterie, a motore freddo, deve essere:

A) ***Bilanciere di apertura***
Aspirazione:
0,05÷0,12 mm
Scarico:
0,05÷0,15 mm

B) ***Bilanciere di chiusura***
Aspirazione e scarico:
0,03÷0,20 mm

Importante
Il gioco di funzionamento delle punterie rappresenta un parametro molto importante per garantire le prestazioni e la durata del Vostro motore. Rivolgetevi presso i Centri di Assistenza Ducati per far eseguire correttamente questa operazione negli intervalli prescritti.

DESMODROMIC TIMING SYSTEM (fig. 17.1)

1) Opening (or upper) rocker.
2) Opening rocker shim.
3) Split rings.
4) Closing (or lower) rocker shim.
5) Return spring for lower rocker.
6) Closing (or lower) rocker.
7) Camshaft.
8) Valve.

TIMING SPECIFICATIONS (fig. 17.2)

Working clearance of valve tappets, with cold engine, must be:

A) ***Opening rocker***
Intake:
0.05–0.12 mm
Exhaust:
0.05–0.15 mm

B) ***Closing rocker***
Intake and exhaust:
0.03–0.20 mm

Important
The working clearance of the valve tappets is essential to preserving your bike's performance and engine life. Contact the Ducati Service Centres to have valve clearance adjusted at the recommended intervals.

SCHEMA DE DISTRIBUTION DESMODROMIQUE (fig. 17.1)

1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur).
2) Elément de réglage culbuteur supérieur.
3) Demi-lunes.
4) Elément de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur).
5) Ressort de rappel du culbuteur inférieur.
6) Culbuteur de fermeture (ou inférieur).
7) Arbre à cames.
8) Soupape.

DONNEES SUR LA DISTRIBUTION (fig.17.2)

Le moteur froid, le jeu de fonctionnement des poussoirs de soupapes doit être:

A) ***Culbuteur d'ouverture***
Admission:
0,05÷0,12 mm
Echappement:
0,05÷0,15 mm

B) ***Culbuteur de fermeture***
Admission et échappement:
0,03÷0,20 mm

Important
Le jeu de fonctionnement des poussoirs de soupapes représente un paramètre très important pour garantir les performances et la longévité de votre moteur. Adressez-vous aux Centres Service Après-Vente Ducati pour réaliser cette opération avec la périodicité prescrite.

DESMODROMISCHE VENTILSTEUERUNG (Abb. 17.1)

1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel).
2) Einstellscheibe des Schlepphebels.
3) Halbringe.
4) Einstellscheibe des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel).
5) Rückholfeder des Schließkipphebels.
6) Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel).
7) Nockenwelle.
8) Ventil.

VENTILSTEUERUNGSDATEN (Abb. 17.2)

Bei kaltem Motor muß sich das Betriebsspiel der Ventilstössel folgendermaßen zeigen:

A) ***Öffnungsschlepphebel***
Einlaß:
0,05÷0,12 mm
Auslaß:
0,05÷0,15 mm

B) ***Schliesskipphebel***
Einlaß und Auslaß:
0,03÷0,20 mm


Wichtig
Das Betriebsspiel der Ventilstössel stellt einen besonders wichtigen Parameter im Hinblick auf die Garantie der Leistungen und der Lebensdauer des Motors Ihres Motorrads dar. Wenden Sie sich daher an die Kundendienststellen der Ducati, um dort, in den vorgeschriebenen Zeitabständen, diese Einstellung durchführen zu lassen.

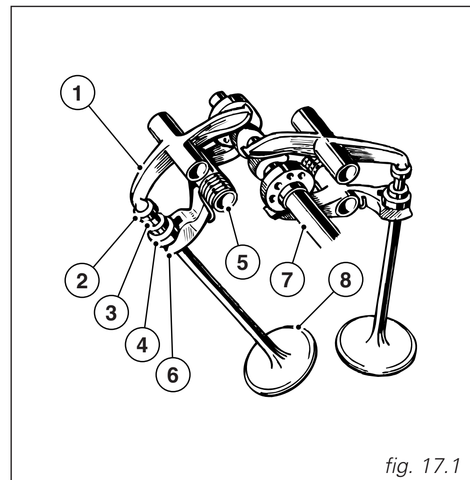


fig. 17.1

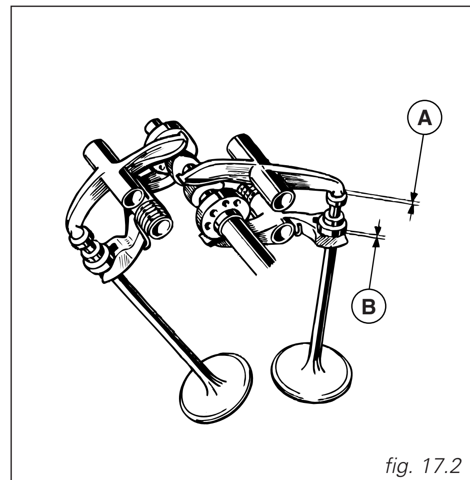


fig. 17.2

IMPIANTO DI ACCENSIONE (fig. 18)

L'impianto è composto da:
1) Commutatore avviamento a chiave davanti al serbatoio.
2) Centraline accensione elettronica, sulla scatola filtro, sotto al serbatoio.
3) Bobine alta tensione, sulla scatola filtro sotto al serbatoio.
4) Pick-up accensione elettronica, nel coperchio laterale sinistro.
5) Candela di accensione cilindro verticale.
6) Candela di accensione cilindro orizzontale.

IGNITION SYSTEM (fig. 18)

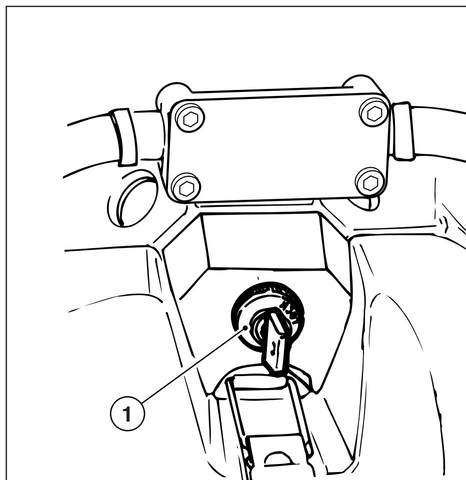
The system consists of:
1) Ignition key switch located in front of the fuel tank.
2) Electronic ignition control units, located on the filter box, under the tank.
3) H.V. coils, located on the filter box, under the tank.
4) Electronic ignition pick-ups, in the left side cover.
5) Spark plug, vertical (rear) cylinder.
6) Spark plug, horizontal (front) cylinder.

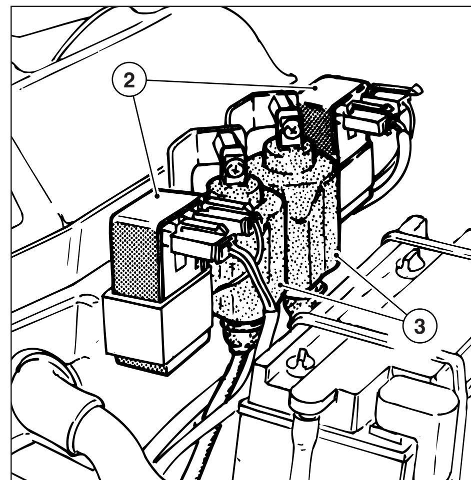
SYSTEME D'ALLUMAGE (fig. 18)

Le système consiste en:
1) Commutateur de démarrage à clé devant le réservoir.
2) Modules d'allumage électronique, sur la boîte à filtre, sous le réservoir.
3) Bobines de haute tension, sur la boîte à filtre, sous le réservoir.
4) Pick-ups allumage électronique, dans le couvercle latéral gauche.
5) Bougie d'allumage, cylindre vertical.
6) Bougie d'allumage, cylindre horizontal.

ZÜNDUNG (Abb. 18)

Die Anlage besteht aus:
1) Schlüsselumschalter vor dem Tank.
2) Steuergehäuse für die elektronische Zündung, auf dem Filterkasten, unter dem Tank.
3) Hochspannungsspulen, auf dem Filtergehäuse, unter dem Tank.
4) Pick-up der elektronischen Zündung, im linken Seitendeckel.
5) Zündkerze des senkrechten Zylinders.
6) Zündkerze des waagrechten Zylinders.





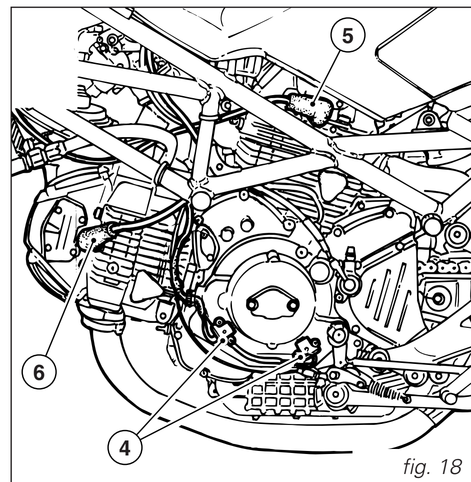


fig. 18

CANDELE DI ACCENSIONE

Marca:
CHAMPION
Tipo:
RA 6 HC
Distanza fra gli elettrodi:
0,5÷0,6 mm

IMPIANTO D'ALIMENTAZIONE *(fig. 19)*

Tipo:
a depressione
Il circuito di alimentazione è così costituito:
1) tappo serbatoio.
2) dispositivo di segnalazione livello carburante.
3) rubinetto a depressione.
4) filtro carburante.
5) pompa a depressione.
a) tubo mandata.
b) tubo drenaggio tappo.
c) tubo sfiato.
Dotato di 2 carburatori MIKUNI BDST 38



Importante
Per ogni anomalia dell'impianto rivolgersi presso i centri di assistenza autorizzati Ducati.

SPARK PLUGS

Make:
CHAMPION
Type:
RA 6 HC
Electrode gap:
0.5–0.6 mm

FUEL SYSTEM *(fig. 19)*

Type:
vacuum-operated
The fuel feed system consists of:
1) The filler cap.
2) Fuel level indicating device.
3) Vacuum-operated cock.
4) Fuel filter.
5) Vacuum pump.
a) Delivery pipe.
b) Plug drain pipe.
c) Brather pipe.
Provided with 2 carburettors MIKUNI BDST 38



Important
In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

BOUGIES D'ALLUMAGE

Marque:
CHAMPION
Type:
RA 6 HC
Ecart entre les électrodes:
0,5÷0,6 mm

SYSTEME D'ALIMENTATION *(fig. 19)*

Type:
à dépression.
Le système d'alimentation consiste en:
1) bouchon réservoir.
2) dispositif indicateur de niveau carburant.
3) robinet à dépression.
4) filtre à carburant.
5) pompe à dépression.
a) tuyau de refoulement.
b) tuyaude drainage bouchon.
c) tuyau reniflard.
Il est équipé de 2 carburateurs MIKUNI BDST 38



Important
Pour toute anomalie du système, s'adresser aux centres service après-vente agréés Ducati.

ZÜNDKERZEN

Fabrikat:
CHAMPION
Typ:
RA 6 HC
Elektrodenabstand:
0,5÷0,6 mm

VERSORGUNGSANLAGE *(Abb. 19)*

Typ:
mit Vakuum
Der Kraftstoffzufuhrkreis besteht aus:
1) Tankverschluß.
2) Kraftstoffpegelanzeige.
3) Vakuumhahn.
4) Kraftstoffilter.
5) Vakuumpumpe.
a) Zulauf.
b) Drainage mit Stöpsel.
c) Entlüftung.
Mit 2 Vergaser MIKUNI BDST 38

Wichtig
Kommt es an dieser Anlage zu Störungen, egal welcher Art, müssen Sie sich an eine autorisierte Kundendienststelle der Ducati wenden.

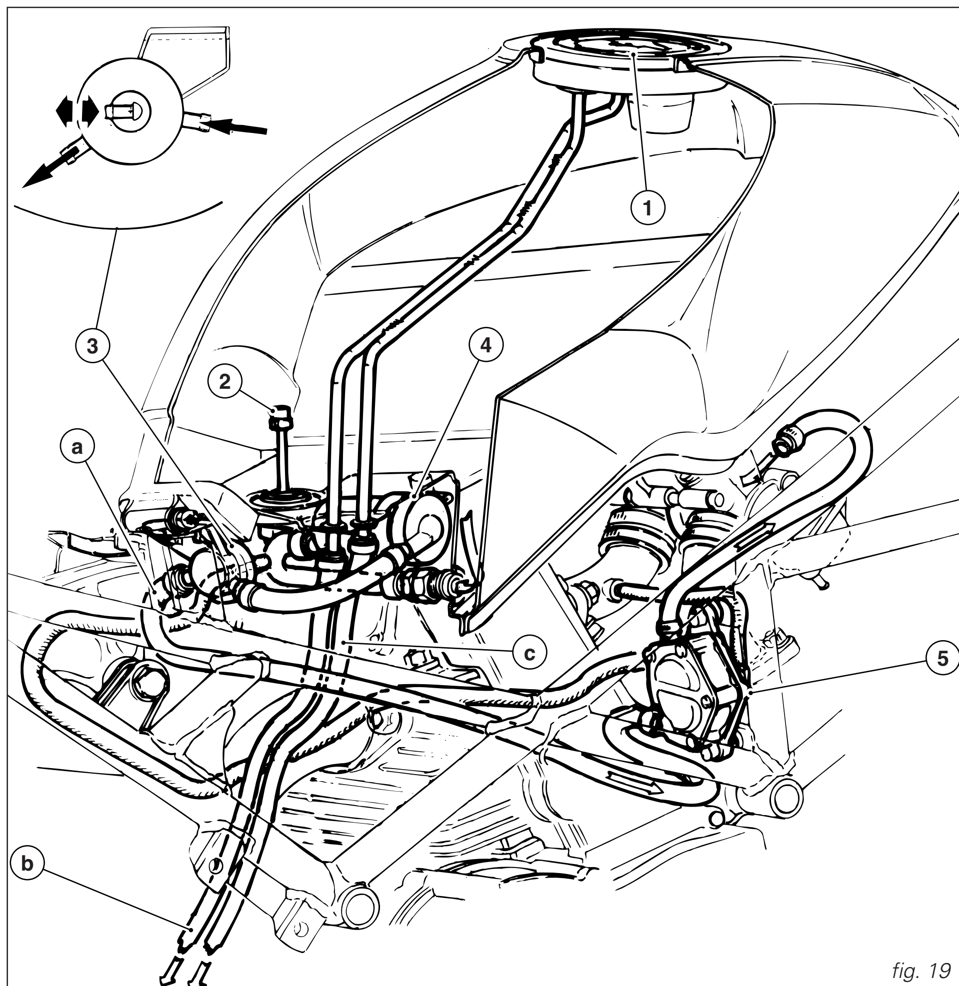


fig. 19

LUBRIFICAZIONE

Forzata a mezzo pompa ad ingranaggi, rete di filtrazione in aspirazione, valvola by-pass in derivazione per la regolazione della pressione, cartuccia intercambiabile in mandata con valvola di sicurezza per intasamento della stessa, indicatore bassa pressione sul cruscotto.
Nell'impianto è inserito un circuito supplementare che consente il riscaldamento delle vaschette dei carburatori attraverso l'olio lubrificante in uscita dal motore (vedi pag. 66)
Il circuito è provvisto di un radiatore che contribuisce al raffreddamento dell'olio dell'impianto.

RAFFREDDAMENTO

Ad aria mediante naturale dispersione del calore attraverso l'ampia alettatura presente nei due gruppi cilindro/ testa.
I cilindri subiscono un ulteriore raffreddamento da parte dell'olio motore.


Importante
Con motociclo fermo non tenere il motore ad elevato regime poiché l'assenza di flusso d'aria causerebbe un dannoso surriscaldamento al motore.

LUBRICATION

It is a pressure-feed system with a gear pump, suction strainer, by-pass pressure regulating valve, replaceable pressure filter cartridge with safety valve against valve clogging, low pressure indicator located on the instrument panel.
A supplementary circuit that will heat the float chambers by means of oil coming from the motor is added to the system (see page 66)
This model is provided with an oil cooler for improved cooling of the system.

COOLING

Air cooling by natural heat dispersion through the large fins on both cylinders/heads.
The cylinders are further cooled by the engine oil.


Important
Do not run the engine at high speed with the motorcycle standing, as the lack of air cooling would lead to engine overheating.

GRAISSAGE

Forcé par pompe à engrenages, réseau de filtrage en admission, soupape by-pass en dérivation pour le réglage de la pression, cartouche interchangeable en alimentation avec clapet de sûreté pour obstruction éventuelle, indicateur de basse pression sur le tableau de bord.
Un circuit supplémentaire qui permet le réchauffement des cuvettes des carburateurs au moyen de l'huile lubrifiante au moment de sa sortie du moteur est ajouté à l'installation (voir page 66).
Le circuit est doté d'un radiateur permettant le refroidissement de l'huile de l'installation.

SYSTEME DE REFROIDISSEMENT

Par air et déperdition naturelle de la chaleur à travers les grandes ailettes des deux groupes cylindre/culasse.
Les cylindres sont refroidis ultérieurement par l'huile moteur.


Important
Lorsque le motocycle est à l'arrêt, ne pas faire fonctionner le moteur à un régime élevé car le manque de flux d'air provoquerait une surchauffe préjudiciable au moteur.

SCHMIERUNG

Zwangsschmierung durch Zahnradpumpe, Filtersieb im Einlaß, Bypassventil in der Ableitung für die Druckregulierung, auswechselbarer Filtereinsatz mit Sicherheitsventil bei Verstopfungen in der Druckleitung, Anzeige am Instrumentenbrett bei zu niedrigem Druck.
In diese Anlage wurde ein zusätzlicher Kreislauf eingefügt, der durch einen Durchlauf des aus dem Motor kommenden Schmieröls, ein Erwärmen der Vergaserbecken ermöglicht (siehe Seite 67).
Das System ist außerdem mit einem Ölkühler ausgestattet, der zur Kühlung des Anlageöls beiträgt.

KÜHLUNG

Luftkühlung durch natürliche Wärmestreuung anhand der weiten Verrippung, die an den beiden Zylindern/Zylinderkopfaggregaten vorhanden ist. Die Zylinder werden zusätzlich durch das Motoröl gekühlt.



Wichtig
Bei einem stillstehenden Motorrad, dürfen Sie den Motor nicht im erhöhten Drehzahlbereich laufen lassen, da in diesem Fall ein mangelnder Luftstrom eine schadhafte Motorüberhitzung bewirken könnte.

FRENI

Anteriore

Tipo:
a doppio disco flottante forato in ghisa (S);
a doppio disco forato in acciaio (CROMO).
Diametro disco:
320 mm
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Superficie frenante:
88 cm²
Pinze freno a pistoni differenziati.
Marca e tipo
BREMBO 30/34-4 pistoni
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF
Tipo pompa:
PS 16

Posteriore

Tipo:
a disco fisso forato, in acciaio.
Diametro disco:
220 mm
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Dispositivo antisaltellamento della ruota posteriore in frenata (solo versione S).
Superficie frenante:
25 cm²
Pinza freno:
Marca e tipo:
BREMBO P 2.I05N
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF
Tipo pompa:
PS 11

BRAKES

Front brake

Type:
double floating drilled disc, in cast iron (S);
double drilled disc, in steel (CROMO).
Disc diameter:
320 mm
Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.
Braking surface:
88 cm²
Brake calipers with separate pistons:
Make and type
BREMBO 30/34-4 pistons
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Pump type:
PS 16

Rear brake

Type:
fixed drilled disc made of steel.
Disc diameter:
220 mm
Hydraulically operated by a pedal on R.H. side.
Anti-bouncing device for rear wheel under braking (version S only).
Braking surface:
25 cm²
Brake caliper:
Make and type
BREMBO P 2.I05N
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Pump type:
PS 11

SYSTEME DE FREINAGE

Frein avant

Type:
à double disque flottant perforé en fonte (S);
à double disque perforé en acier (CROMO).
Diamètre du disque:
320 mm
Commande hydraulique par levier, à la droite du guidon.
Surface de freinage:
88 cm²
Pinces de freinage avec pistons différenciés:
Marque et type:
BREMBO 30/34-4 pistons
Matériau de frottement:
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre:
PS 16

Frein arrière

Type:
à disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque:
220 mm
Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.
Dispositif anti-sautillement de la roue arrière en cas de freinage (seul version S).
Surface de freinage:
25 cm²
Pinces de freinage:
Marque et type
BREMBO P 2.I05N
Matériau de frottement:
FERIT I/D 450 FF
Type pompe:
PS 11

BREMSEN

Vorderradbremse

Typ:
Doppelte Scheiben aus Gußeisen, schwimmend, gelagert, gelocht (S);
Doppelte Scheiben aus Stahl, gelocht (CROMO).
Scheibendurchmesser:
320 mm
Hydraulische Steuerung über Bremshebel an der rechten Seite des Lenkers.
Bremsfläche:
88 cm^2
Bremszangen mit differenzierten Kolben
Fabrikat und Typ:
BREMBO 30/34-4 Kolben
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF
Pumpentyp:
PS 16

Hinterradbremse

Typ:
feste Stahlscheibe, gelocht.
Scheibendurchmesser:
220 mm
Hydraulische Steuerung über Pedal auf der rechten Seite.
Vorrichtung gegen das Auffedern des Hinterrads beim Bremsen (nur für S Version).
Bremsfläche:
25 cm^2
Bremszange:
Fabrikat und Typ:
BREMBO P 2.I05N
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF
Pumpentyp:
PS 11



Attenzione

Il liquido impiegato nell'impianto frenante, oltre a danneggiare la vernice, è dannosissimo a contatto degli occhi o della pelle; lavare quindi abbondantemente con acqua corrente la parte interessata in caso di accidentale contatto.

TRASMISSIONE

Frizione a secco, comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto:
31/62
Cambio a 6 rapporti, con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.
Rapporto pignone/corona:
15/39
Rapporti totali:

1ª	37/15
2ª	30/17
3ª	27/20
4ª	24/22
5ª	23/24
6ª	24/28



Warning

Brake fluid can dissolve paintwork and cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.

TRANSMISSION

Dry clutch type, control lever on left handlebar.
Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via straight tooth gears.
Gear ratio:
31/62
6-speed gearbox with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.
Front/rear sprocket ratio:
15/39
Total gear ratios

1st gear	37/15
2nd gear	30/17
3rd gear	27/20
4th gear	24/22
5th gear	23/24
6th gear	24/28



Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage peut attaquer la peinture et se révéler très dangereux pour les yeux ou la peau. Par conséquent, en cas de contact accidentel, laver abondamment à l'eau courante la partie concernée.

TRANSMISSION

Embrayage à sec, actionné par levier sur le côté gauche du guidon. Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte de vitesse par engrenages à dents droites.
Rapport:
31/62
Boîte à 6 vitesses avec engrenages constamment en prise, pédale de commande à gauche.
Rapport pignon/couronne:
15/39
Rapports totaux de la boîte

1e	37/15
2e	30/17
3e	27/20
4e	24/22
5e	23/24
6e	24/28



Achtung

Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit kann nicht nur die Lackierung beschädigen, sondern ist auch bei Haut- und Augenkontakt sehr schädlich. Falls es dennoch zu einer Berührung damit kommen sollte, ist der betreffende Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abzuwaschen.

ANTRIEB

Trockenkupplung mit Steuerung über Kupplungshebel an der linken Seite des Lenkers.
Kraftübertragung vom Motor auf die Primärwelle des Wechselgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl:
31/62
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Zähnezahl Ritzel/Kranz:
15/39
Gesamte Übersetzungverhältnisse

1.Gang	37/15
2.Gang	30/17
3.Gang	27/20
4.Gang	24/22
5.Gang	23/24
6.Gang	24/28

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca:
DID
Tipo:
520 VL4
Dimensioni:
5/8"x1/4"
N° maglie:
98

Importante
I rapporti indicati sono quelli omologati e non potranno essere cambiati per nessun motivo.

Comunque, per agevolarVi nel caso desideraste adattare il motociclo a percorsi speciali o gare, la Ducati Motor S.p.A. è a disposizione per indicarVi dei rapporti catena diversi da quelli di serie. Richiedete istruzioni e parti di ricambio originali ai Vostri Concessionari di zona.

Attenzione
Dovendo sostituire la corona posteriore rivolgetevi presso i Servizi di Assistenza delle ns. Concessionarie. Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la Vostra sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.

Note
Naturalmente i motocicli usati per corse e competizioni non saranno coperti da garanzia e non potranno circolare sulle strade, se gli interventi effettuati hanno modificato le caratteristiche essenziali in base alle quali è stata ottenuta l'omologazione.

Drive chain from gearbox to rear wheel:
Make:
DID
Type:
520 VL4
Size:
5/8"x1/4"
Links:
98

Important
The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.

However, if you who wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Relevant instructions and original spare parts are available from your local dealer.

Warning
For the replacement of the rear sprocket, contact your Authorized Dealer Service: the incorrect replacement of this component could seriously endanger your safety and that of your passenger, and cause irreparable damage to the motorcycle.

Note
It is understood that the motorcycles used for competitive trials are not covered by warranty and may not be used for road riding if their specifications have been so altered that they no longer comply with homologation specs.

Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne:
Marque:
DID
Type:
520 VL4
Dimensions:
5/8"x1/4"
Maillons:
98

Important
Tenir compte que les rapports indiqués ont été homologués et qu'il ne faut absolument pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adapter le motocycle à des parcours spéciaux, ou compétitions, pour vous renseigner sur des rapports de chaîne différents des rapports standard. Demandez les instructions et commandez les pièces de rechange d'origine à Vos Revendeurs locaux.

Attention
Pour remplacer la couronne AR, s'adresser au Service Après-Vente de nos Concessionnaires. Le remplacement par un élement inadapté peut être sérieusement préjudiciable pour la sécurité du pilote aussi bien que du passager et endommager de manière irréparable le motocycle.

Notes
Il est évident que les motocycles utilisés pour courses et compétitions ne bénéficieront pas de la garantie et ne pourront pas emprunter la route, si les interventions réalisées ont modifié

Kettenübertragung zwischen Wechselgetriebe und Hinterrad:
Fabrikat:
DID
Typ:
520 VL4
Maße:
5/8"x1/4"
Glieder:
98


Wichtig
Es wird darauf hingewiesen, daß die angegebenen Übersetzungsverhältnisse denen der Zulassung entsprechen und daher aus keinerlei Gründen geändert werden dürfen.

Um es Ihnen dennoch zu ermöglichen, Ihr Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten zu können, steht Ihnen die Ducati Motor S.p.A. gerne zur Verfügung, um Ihnen die, von der Serienproduktion abweichenden Übersetzungsverhältnisse anzugeben. Diesbezüglich müssen Sie sich an Ihren Vertragshändler wenden und dort die dazu erforderlichen Anleitungen und Ersatzteile anfragen.


Achtung
Für das Auswechseln des hinteren Kettenkranzes, müssen Sie sich immer an den Kundendienst unserer Vertragshändler wenden. Ein unsachgemäßer Austausch dieses Bauteils kann sich sehr gefährlich auf Ihre Sicherheit und die Ihres Beifahrers auswirken und nicht mehr behebbare Schäden an Ihrem Motorrad zur Folge haben.

les caractéristiques essentielles sur la base desquelles l’homologation a été accordée.



Merke

Natürlich werden die bei Rennen und Wettkämpfen eingesetzten Motorräder nicht mehr von der Garantie abgedeckt und dürfen, falls die daran vorgenommenen Eingriffe wichtige Eigenschaften verändern, aufgrund denen die Zulassung erfolgt ist, nicht mehr im Straßenverkehr eingesetzt werden.

TELAIO

Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi di acciaio ad alta resistenza.
Angolo di sterzata (per parte):
29°
Angolo cannotto di sterzo:
23°
Avancorsa:
104 mm

RUOTE

Cerchi in lega leggera a tre razze.
Anteriore
Marca:
BREMBO
Dimensioni:
3.50x17"
Posteriore
Marca:
BREMBO
Dimensioni:
5.50x17"
Entrambe le ruote sono a perno sfilabile.

PNEUMATICI

Anteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
120/70-ZR17
Posteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
170/60-ZR17

FRAME

Tubular trestle frame with upper section made of high-strength steel.
Steering angle (on each side):
29°
Steering head angle:
23°
Trail:
104 mm

WHEELS

Three-spoke, light-alloy rims.
Front wheel
Make:
BREMBO
Dimensions:
3.50x17"
Rear wheel
Make:
BREMBO
Dimensions:
5.50x17"
The spindle of both wheels can be removed.

TYRES

Front tyre
Tubeless, radial tyre.
Size:
120/70-ZR17
Rear tyre
Tubeless, radial tyre.
Size:
170/60-ZR17

CADRE

Tubulaire à treillis - structure supérieure en tubes d'acier à haute résistance
Angle de braquage (de chaque côté):
29°
Angle de chasse:
23 degrés
Chasse:
104 mm

ROUES

Jantes en alliage léger à trois rayons.
Avant
Marque:
BREMBO
Dimensions:
3.50x17"
Arrière
Marque:
BREMBO
Dimensions:
5.50x17"
Les deux roues sont de type à axe amovible.

PNEUS

Avant
Radial type "tubeless".
Dimensions:
120/70-ZR17
Arrière
Radial type "tubeless".
Dimensions:
170/60-ZR17

RAHMEN

Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.
Einschlagwinkel (pro Seite):
29°
Lenkrohrwinkel:
23°
Vorlauf:
104 mm

RÄDER

Leichtmetallfelgen mit drei Speichen.
Vorne
Fabrikat:
BREMBO
Abmessungen:
3,50x17"
Hinten
Fabrikat:
BREMBO
Abmessungen:
5.50x17"
Beide Räder verfügen über einen ausziehbaren Radzapfen.

REIFEN

Vorne
Radial, Typ “Tubeless” (schlauchlos).
Maße:
120/70-ZR17
Hinten
Radial, Typ “Tubeless” (schlauchlos).
Maße:
170/60-ZR17

Pressione pneumatici
Anteriore:
2,15 bar - 2,2 Kg/cm²
Posteriore:
2,35 bar - 2,4 Kg/cm²
La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine e quindi dovrebbe essere controllata e registrata ogni volta che viaggiate in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.


Importante
In caso di sostituzione del pneumatico si consiglia di utilizzare marca e tipo di primo equipaggiamento. Misurate la pressione dei pneumatici quando essi sono freddi.

Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, percorrendo strade molto sconnesse, aumentare la pressione di gonfiaggio del pneumatico anteriore di 0,2÷0,3 bar.

Tyre pressure
Front:
2.15 bar - 2.2 Kg/cm²
Rear:
2.35 bar - 2.4 Kg/cm²
As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.


Important
If a tyre needs replacing, use the same make and type as the first-equipment tyre. Tyre pressure should be measured when tyres are cold.

To avoid front wheel rim distorsions, when riding on bumpy roads, increase tyre pressure by 0.2-0.3 bar.

Pression des pneus
Avant:
2,15 bar - 2,2 Kg/cm²
Arrière:
2,35 bar - 2,4 Kg/cm²
La pression peut varier selon la température et l'altitude, elle devrait donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.


Important
En cas de remplacement du pneu il est conseillé d'utiliser la marque et le type d'origine. Mesurez la pression des pneus lorsqu'ils sont froids.

Afin de sauvegarder la rotondité de la jante avant, en roulant sur des routes avec beaucoup de nids de poule, augmenter la pression de gonflage du pneu avant de 0,2÷0,3 bars.

Reifendruck

Vorne:

2,15 bar - 2,2 kg/cm^2

Hinten:

2,35 bar - 2,4 kg/cm^2

Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Wenn Sie daher im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen unterwegs sind, sollten Sie den Reifendruck entsprechend kontrollieren und anpassen.



Wichtig

Falls ein Reifen ausgetauscht werden sollte, wird empfohlen, die Marke und den Typ der Erstausstattung zu verwenden. Messen Sie den Reifendruck immer im kalten Zustand.

Um die Rundheit der vorderen Felge bei Befahren von besonders unebenenen Straßen sichern zu können, ist der Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

RIPARAZIONE O SOSTITUZIONE DEI PNEUMATICI

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità impiegano molto tempo prima di sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado di autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllate attentamente che non vi siano perdite.



Attenzione
In caso di foratura sostituire il pneumatico. Per assicurare maneggevolezza e stabilità alla Vostra moto, ogni volta che dovete fare una sostituzione, usate soltanto i pneumatici di primo equipaggiamento, ed attenetevi ai valori di pressione consigliati. Assicuratevi di aver applicato saldamente i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia. Non usate mai un pneumatico con camera d'aria. La mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere alla equilibratura della ruota presso un Concessionario Ducati.



Importante
Non staccate o spostate i contrappesi per la bilanciatura delle ruote.

TYRE REPAIR OR REPLACEMENT

In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.



Warning
A tyre must be replaced when punctured. To ensure good handling and stability, replace tyres with recommended standard tyres only, inflated to the recommended pressure. Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when running. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider and passenger.

After replacing a tyre, have the wheel balanced at a Ducati Dealer's shop.



Important
Do not remove or shift the wheel balancing weights.

REPARATION OU REMPLACEMENT DES PNEUS

En cas de légères crevaisons, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.



Attention
En cas de crevaison, remplacer le pneu. Pour avoir une parfaite maniabilité et stabilité, n'utilisez que des pneus d'origine et respectez les valeurs de pression conseillées, lors de chaque remplacement. Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression pendant la marche. N'utilisez jamais de pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur le pilote et passager.

Après remplacement d'un pneu il faut réaliser l'équilibrage de la roue auprès d'un Concessionnaire Ducati.



Important
Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.

REPARATUR ODER AUSTAUSCH DER REIFEN

Die Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftabweichungserscheinungen zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, müssen Sie genau kontrollieren, daß keine Luftverluste vorhanden sind.



Achtung

Falls der Reifen Löcher aufweist, muß er ausgewechselt werden. Falls Sie die Reifen austauschen, müssen Sie ausschließlich den Reifentyp der Erstausstattung verwenden und die empfohlenen Reifendruckwerte beachten, nur so kann die Wendigkeit und die Stabilität Ihres Motorrads gesichert werden. Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, müssen Sie sich davon überzeugen, daß die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Verwenden Sie niemals Reifen mit Luftkammern. Ein Nichtbeachten dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für den Fahrer und den Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist es notwendig, die Auswuchtung des jeweiligen Rads bei einen Ducati-Händler vornehmen zu lassen.



Wichtig

Nehmen Sie niemals die für die Auswuchtung der Reifen bestimmten Gegengewichte ab und verschieben Sie diese nie.

SPESSORE MINIMO DEL BATTISTRADA

Misurate lo spessore minimo (S, fig. 20) del battistrada nel punto di massimo consumo: non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione vigente.



Importante
Fate un controllo per individuare eventuali crepe o tagli, sopratutto nelle pareti laterali, sostituendo il pneumatico in caso di danno grave.

Rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti indicano danni interni e quindi si dovrà procedere alla sostituzione. Togliete dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura.



Note
Per la sostituzione di pneumatici rivolgetevi presso i Concessionari o presso le officine autorizzate Ducati al fine di essere sicuri del corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

MINIMUM TREAD DEPTH

Measure tread depth (S. fig. 20) at the point where tread is most worn down. It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.



Important
Visually inspect the tyre for cracks and cuts, checking the side walls very accurately, and replace it if badly damaged.

Bulges or large spots are indicative of internal damage, i.e. that tyre should be replaced. Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.



Note
If tyres need replacing, contact the Ducati Dealers or authorized service centres to make sure wheels are removed and refitted correctly.

EPAISSEUR MINIMALE DE LA BANDE DE ROULEMENT

Mesurez l’épaisseur minimale (S, fig. 20) de la bande de roulement dans le point où l’usure est plus importante: elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu’il en soit, non inférieure aux dispositions de loi en vigueur.



Important
Contrôlez votre pneu pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, et remplacez-le s’il est sérieusement abîmé.

Des gonflements ou des taches évidentes et étendues révèlent des dommages à l’intérieur. Remplacer le pneu. Otez le gravier ou les autres corps étrangers restés dans le relief.



Notes
Pour le remplacement des pneus adressez-vous aux Concessionnaires ou Centres Service agrées Ducati, afin d’être surs que le démontage et remontage des roues sera correct.

MINDESTPROFILTIEFE DER RADLAUFFLÄCHE

Messen Sie die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 20) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens: sie darf niemals unter 2 mm liegen bzw. niemals unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen Gesetzen bestimmten Werten liegen.



Wichtig
Kontrollieren Sie die Reifen auf eventuelle Risse oder Einschnitte, besonders deren Seitenwände. Bei schwerer Beschädigung muß der betreffende Reifen ausgewechselt werden.

Ausblähungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Der jeweilige Reifen muß in diesem Fall auswechselt werden. Entfernen Sie aus der Lauffläche eventuell in deren Profil festgeklemmte Steinchen oder sonstige Fremdkörper.



Merke
Für den Radwechsel müssen Sie sich an unsere Händler oder an eine, seitens der Ducati autorisierte Werkstatt wenden, um so sicher gehen zu können, daß die Abnahme und der Wiederanbau in korrekter Weise erfolgen.

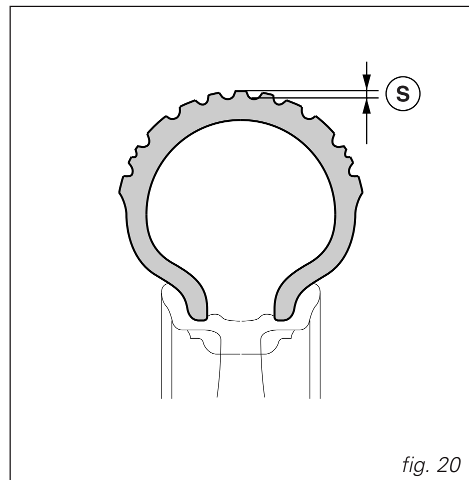


fig. 20

SOSPENSIONI

Posteriore

Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilancere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore e di un archetto fissato nella parte inferiore al forcellone. L'ammortizzatore regolabile in estensione e nel precarico della molla, è infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in alluminio. Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.
Marca:
BOGE
Corsa:
65 mm
Escursione ruota posteriore:
144 mm

Anteriore

A forcella oleodinamica a steli rovesciati. La forcella è dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione, compressione e del precarico delle molle interne agli steli.
Marca e tipo:
SHOWA GD101
Diametro tubi portanti:
41 mm
Corsa sull'asse steli:
120 mm

SUSPENSIONS

Rear

Of the progressive type, thanks to a rocker arm placed between frame and upper pivot point of the shock absorber and an arch connected at the bottom to swingarm. The shock absorber has rebound damping and spring preload adjustment. At the bottom pivot point it is connected to an aluminium swingarm. The swingarm hinges on a pivot pin passing through the engine. The whole system gives the bike excellent stability.
Make:
BOGE
Travel:
65 mm
Rear wheel travel:
144 mm

Front suspension

Hydraulic upside-down fork. The fork is provided with outer adjuster for rebound, compression, and preload (for inner springs of fork legs).
Make and type:
SHOWA GD101
Stanchion diameter:
41 mm
Travel along leg axis:
120 mm

SUSPENSIONS

Arrière

A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier, entre cadre et pivot supérieur de l'amortisseur, aussi bien que d'un arceau fixé à la partie inférieure du bras oscillant. La partie inférieure de l'amortisseur, réglable en extension et précharge du ressort, est axée sur le bras oscillant en aluminium. Le bras oscillant tourne autour de l'axe pivot qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au systeme une stabilité exceptionelle.
Marque:
BOGE
Débattement:
65 mm
Débattement roue arrière:
144 mm

Avant

Fourche hydraulique inversée. La fourche est dotée de réglages externe en compression/détente, ainsi que la précharge des ressorts intérieurs.
Marque et type
SHOWA GD101
Diamètre tubes porteurs:
41 mm
Débattement sur l'axe tubes de fourche:
120 mm

RADAUFHÄNGUNGEN

Hinten

Mit progressiver Betätigung, welche durch die Zwischensetzung eines Kipphebels zwischen den Rahmen und dem oberen Schwenkpunkt des Stoßdämpfers und die eines, am unteren Teil der Schwinge befestigten Bügels erreicht wird. Der sowohl in seiner Druckstufe, als auch in der Federvorspannung einstellbare Stoßdämpfer ist an seinem unteren Teil an eine Aluminiumschwinge gehakt. Die Schwinge dreht um den durch den Motor verlaufenden Schwenkbolzen. Dieses System verleiht dem Motorrad eine hervorragende Stabilität.
Fabrikat:
BOGE
Hub:
65 mm
Durchfederung des Hinterrads:
144 mm

Vorne

Öldynamische Up-Side-Down Gabel. Die Gabel ist mit einem außen liegenden Einstellsystem für die hydraulische Dämpfung in der Aus- und Einfederung bzw. Zug- und Druckstufe und für die Vorspannung der, in den Holmen liegenden Federn ausgestattet.
Fabrikat und Typ:
SHOWA GD101
Durchmesser der Tauchrohre:
41 mm
Hub auf Holmachse:
120 mm

IMPIANTO ELETTRICO

Formato dai seguenti particolari principali:
Proiettore anteriore di forma circolare con lampada allo iodio a doppio filamento: 12V-55/60W;
Luce di posizione con lampada 12V-5W.
Cruscotto, lampade spia 12V-3W e lampade illuminazione strumento 12V-2W.
Comandi elettrici sul manubrio.
Indicatori direzione, lampade 12V-10W.
Avvisatore acustico.
Interruttori luci arresto.
Batteria, 12V-16 Ah.
Alternatore 12V-520W.
Regolatore elettronico, protetto con fusibile da 40 A.
Motorino avviamento, 12V-0,7 kW.
Fanale posteriore, lampada doppio filamento 12V-5/21W per segnalazione arresto e luce posizione; lampada 12V-5W per illuminazione targa.



Note
Per la sostituzione delle lampade vedi al paragrafo "Sostituzione lampade luci" alla pag. 202.

ELECTRIC SYSTEM

Basic electric items are:
Round headlamp with iodine double filament bulb, 12V-55/60W bulb.
Parking light with 12V-5W bulb.
Instrument panel, 12V-3W bulbs for warning lights and 12V-2W bulbs for instrument lights.
Electric controls on handlebar.
Turn indicators, 12V-10W bulbs.
Warning horn.
Stop light switches.
Battery, 12V-16 A.
Generator, 12V-520W.
Electronic voltage regulator, protected by a 40 A fuse.
Starter motor, 12V-0.7 kW.
Tail light, 12V-5/21W double-filament bulb for rear stop light and tail light, 12V-5W bulb for number plate light.



Note
See "Replacing bulbs" on page 202 for relevant instructions.

SYSTEME ELECTRIQUE

Voici les principaux éléments qui le constituent:
Phare avant en forme circulaire avec ampoule à iode, double filament: 12V-55/60W.
Feu de position avec ampoule 12V-5W.
Tableau de bord, lampes témoin 12V-3W et lampes d'éclairage instrument 12V-2W.
Commandes électriques sur le guidon.
Clignotants de direction, ampoules 12V-10W.
Avertisseur sonore.
Commutateurs de feux stop.
Batterie, 12V-16 Ah.
Alternateur, 12V-520W.
Régulateur électronique, protégé par fusible de 40A.
Démarreur électrique, 12V-0,7 kW.
Feux arrière, ampoule à double filament, 12V-5/21W pour signaler l'arrêt et feu de position; ampoule 12V-5W pour éclairage de la plaque minéralogique.



Notes
Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement ampoules d'éclairage" à la page 202.

ELEKTRISCHE ANLAGE

Die Hauptbestandteile der elektrischen Anlage sind:
Vorderer Scheinwerfer mit Jodlampe, rund, mit Doppelglühdraht: 12V-55/60W
Standlicht mit einer 12V-5W Glühbirne.
Instrumentenbrett, Kontrolleuchten 12V-3W und 12V-2W Glühbirnen für Instrumentenbeleuchtung.
Elektrische Steuerungen am Lenker.
Blinker, 12V-10W Glühbirnen.
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12V-16 Ah.
Drehstromgenerator, 12V-520W.
Elektronischer Regler, geschützt durch 40A-Sicherung.
Anlaßmotor, 12V-0,7 kW.
Rücklicht, 12V-5/21W-Zweifadenbirne als Bremslicht und als Standlicht. 12V-5W Glühbirne für Kennzeichenbeleuchtung.



Merke
Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph “Austausch der Glühbirnen” auf Seite 203.

FUSIBILI

La scatola porta fusibili è posizionata sotto la sella.
I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (A, fig. 21.1) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.
Solo 5 fusibili sono collegati all'impianto. Tre sono di riserva.

Il fusibile posto a lato della batteria (fig. 21.2) protegge il regolatore elettronico. Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il cappuccio di protezione (B).

Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (C, fig. 21.3).


Importante
*Per evitare possibili corto circuiti eseguite la sostituzione del fusibile con chiave di accensione in posizione **OFF**.*


Attenzione
Non usate mai un fusibile con prestazioni diverse da quelle stabilite. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

FUSES

The fuse box is located under the saddle.
To expose the fuses, take off the box protective cover (A, fig. 21.1). Mounting position and ampere capacity are marked on it.
Only 5 of the fuses are connected. There are three spare fuses.

The fuse located on a side of the battery (fig. 21.2) protects the electronic regulator. Remove the fuse cap (B) to expose it.

A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (C, fig. 21.3).


Important
*Switch the ignition key to **OFF** before replacing the fuse to avoid possible short circuits.*


Warning
Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.

FUSIBLES

La boîte à fusibles est placée sous la selle.
Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (A, fig. 21.1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.
Au système ne sont reliés que 5 fusibles. Trois sont de réserve.

Le fusible placé à côté de la batterie (fig. 21.2) protège le régulateur électronique. Pour accéder au fusible il faut retirer le capuchon (B) de protection.

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament intérieur de conduction (C, fig. 21.3).


Important
*Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement du fusible avec clé de contact en position **OFF**.*


Attention
N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques différentes des celles établies. Le non-respect de cette règle pourrait porter préjudice au système électrique et même provoquer des incendies.

SICHERUNGEN

Der Sicherungskasten befindet unter dem Sattel. Die Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels (A, Abb. 21.1) zugänglich. Auf diesem Deckel ist die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben. Es sind insgesamt 5 Sicherungen an die Anlage geschlossen. Drei davon sind Ersatzsicherungen.

Die Sicherung auf der Batterieseite (Abb. 21.2) sorgt für den Schutz des elektronischen Reglers. Um an diese Sicherung gelangen zu können, müssen Sie deren Schutzkappe (B) abnehmen.

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (C, Abb. 21.3).



Wichtig
*Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen unter Bedingung eines auf **OFF** stehenden Zündschlüssels erfolgen.*



Achtung
Verwenden Sie niemals eine Sicherung mit Leistungen, die von den festgelegten Werten abweicht. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.

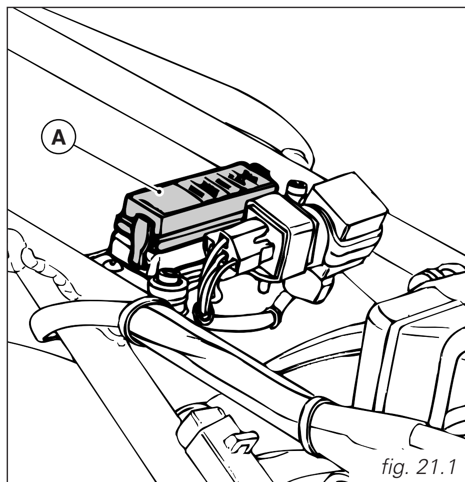


fig. 21.1

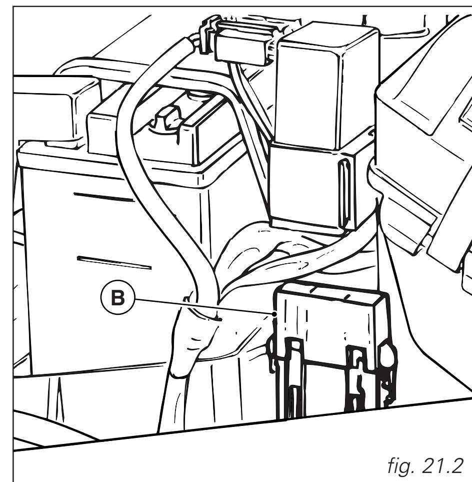


fig. 21.2

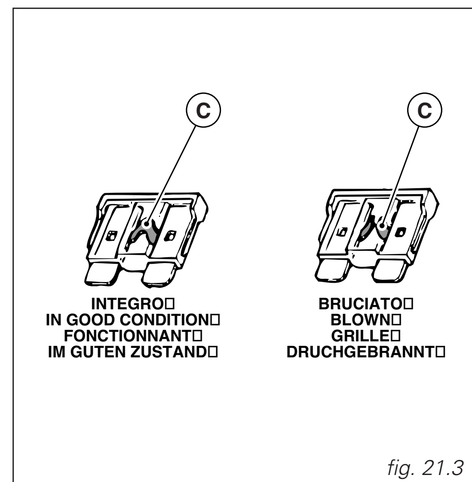


fig. 21.3

LEGENDA SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO/ACCENSIONE
(vedi pag. 219)

1) Proiettore
2) Indicatore direzione anteriore destro
3) Indicatore direzione anteriore sinistro
4) Avvisatore acustico
5) Illuminazione targa
6) Contachilometri
7) Spie cruscotto
8) Regolatore
9) Interruttore a chiave
10) Commutatore manopola dx.
11) Commutatore manopola sx.
12) Interruttore anteriore STOP
13) Interruttore posteriore STOP
14) Interruttore indicatore cambio in folle
15) Trasmettitore pressione olio
16) Interruttore spia gamba laterale
17) Indicatore livello carburante
18) Indicatore direzione posteriore sinistro
19) Relè generale
20) Intermittenza
21) Alternatore
22) Pick-up accensione
23) Modulo accensione
24) Fanale posteriore
25) Portafusibile 40 A
26) Bobina cilindro orizzontale
27) Bobina cilindro verticale
28) Candela cilindro orizzontale
29) Candela cilindro verticale
30) Scatola fusibili
31) Motorino avviamento
32) Teleruttore avviamento
33) Batteria
34) Indicatore direzione posteriore destro

Codice colore cavi

R *Rosso*
G *Verde*
Y *Giallo*
O *Arancione*
GR *Grigio*
BN *Marrone*
BK *Nero*
P *Rosa*
W *Bianco*
W-R *Bianco-Rosso*
W-G *Bianco-Verde*
GR-R *Grigio-Rosso*
R-BK *Rosso-Nero*
O-B *Arancio-Blu*
Y-G *Giallo-Verde*
Y-BK *Giallo-Nero*
W-BK *Bianco-Nero*
W-G *Bianco-Verde*
R-B *Rosso-Blu*
B-BK *Blu-Nero*
W-Bn *Bianco-Marrone*
R-Y *Rosso-Giallo*
W-Y *Bianco-Giallo*
Bn-Bk *Marrone-Nero*

Legenda scatola fusibili (30)

Pos.	*Utilizzatori*	*Val.*
A-1	*Generale*	*30 A*
B-2	*Accensione motore, regolatore*	*15 A*
C-3	*Luci anabbaglianti e abbaglianti*	*15 A*
D-4	*Indicatori direzione, spie, luci posizione e cruscotto*	*7,5 A*
E-5	*Stop, claxon*	*7,5 A*
F-6	*Riserva*	*30 A*
G-7	*Riserva*	*15 A*
H-8	*Riserva*	*7,5 A*

LEGEND OF THE WIRING DIAGRAM OF ELECTRIC AND IGNITION SYSTEMS

(see page 219)

1) Headlight
2) Front, right turn indicator
3) Front, left turn indicator
4) Horn
5) Plate lighting bulb
6) Speedometer
7) Instrument panel warning lights
8) Regulator
9) Key switch
10) R.H. switch
11) L.H. switch
12) Front stop light switch
13) Rear stop light switch
14) Neutral warning light switch
15) Oil pressure sender
16) Side stand switch
17) Fuel level gauge
18) Rear left turn indicator
19) Relay
20) Turn indicator flasher
21) Alternator
22) Ignition pick-up
23) Ignition module
24) Tail light
25) Fuse holder 40A
26) Front cylinder coil
27) Rear cylinder coil
28) Front cylinder spark plug
29) Rear cylinder spark plug
30) Fuse box
31) Starter motor
32) Remote starting switch
33) Battery
34) Rear right turn indicator

Wire color coding

R Red
G Green
Y Yellow
O Orange
GR Grey
BN Brown
BK Black
P Pink
W White
W-R White-Red
W-G White-Green
GR-R Grey-Red
R-BK Red-Black
O-B Orange-Blue
Y-G Yellow-Green
Y-BK Yellow-Black
W-BK White-Black
W-G White-Green
R-B Red-Blue
B-BK Blue-Black
W-Bn White-Brown
R-Y Red-Yellow
W-Y White-Yellow
Bn-Bk Brown-Black

Legend of fuse box (30)

Pos.	Description	Rat.
A-1	Main switch	30 A
B-2	Engine ignition, regulator	15 A
C-3	High and low beams	15 A
D-4	Turn indicators, warning lights, tail lights and instrument panel lights	7.5 A
E-5	Stop, warning horn	7.5 A
F-6	Spare fuse	30 A
G-7	Spare fuse	15 A
H-8	Spare fuse	7,5 A

LEGENDE PLAN DE CABLAGE ELECTRIQUE/ALLUMAGE
(voir page 219)

1) Phare
2) Indicateur de direction avant droit
3) Indicateur de direction avant gauche
4) Avertisseur sonore
5) Éclairage plaque
6) Compteur totalisateur
7) Lampes témoin tableau de bord
8) Régulateur
9) Commutateur de démarrage à clé
10) Commutateur poignée droite
11) Commutateur poignée gauche
12) Contacteur STOP avant
13) Contacteur STOP arrière
14) Contacteur lampe témoin "sélecteur au point mort"
15) Emetteur pression huile
16) Commutateur béquille latérale
17) Indicateur niveau carburant
18) Indicateur de direction arrière gauche
19) Relais général
20) Intermittence
21) Alternateur
22) Pick-up allumage
23) Module d'allumage
24) Feux arrière
25) Porte-fusible 40A
26) Bobine (cylindre horizontal)
27) Bobine (cylindre vertical)
28) Bougie (cylindre horizontal)
29) Bougie (cylindre vertical)
30) Boîte à fusibles
31) Démarreur
32) Solénoide de démarrage
33) Batterie
34) Indicateur de direction arrière droit

Code couleurs des câbles

R *Rouge*
G *Vert*
Y *Jaune*
O *Orange*
GR *Gris*
BN *Marron*
BK *Noir*
P *Rose*
W *Blanc*
W-R *Blanc-Rouge*
W-G *Blanc-Vert*
GR-R *Gris-Rouge*
R-BK *Rouge-Noir*
O-B *Orange-Bleu*
Y-G *Jaune-Vert*
Y-BK *Jaune-Noir*
W-BK *Blanc-Noir*
W-G *Blanc-Vert*
R-B *Rouge-Bleu*
B-BK *Bleu-Noir*
G-B *Vert-Bleu*
W-Bn *Blanc-Marron*
R-Y *Rouge-Jaune*
W-Y *Blanc-Jaune*
Bn-Bk *Marron-Noir*

Légende boîte à fusibles (30)

Pos.	*Consommateurs*	*Val.*
A-1	*Interrupteur général*	*30 A*
B-2	*Allumage moteur, régulateur*	*15 A*
C-3	*Feux de croisement et de route*	*15 A*
D-4	*Clignotants de direction, témoins, feux de position, éclairage tableau de bord*	*7,5 A*
E-5	*Stop, klaxon*	*7,5 A*
F-6	*Réserve*	*30 A*
G-7	*Réserve*	*15 A*
H-8	*Réserve*	*7,5 A*

SCHEMAVERZEICHNIS DER ELEKTRISCHE ANLAGE/ZÜNDUNG

(siehe Seite 219)

1) Scheinwerfer
2) Blinker, vorne rechts
3) Blinker, vorne links
4) Hupe
5) Nummernschildbeleuchtung
6) Kilometerzähler
7) Kontrolleuchten des Instrumentenbretts
8) Regler
9) Schlüsselschalter
10) Umschalterknopf rechts
11) Umschalterknopf links
12) Vorderer Schalter für Bremslicht
13) Hinterer Schalter für Bremslicht
14) Leerlaufanzeigeschalter
15) Öldruckgeber
16) Schalter für Seitenständerkontrolleuchte
17) Kraftstoffpegelanzeige
18) Blinker, hinten links
19) Hauptrelais
20) Schrittschalter
21) Drehstromgenerator
22) Pick-up, Zündung
23) Anlaßmodul
24) Rücklicht
25) Sicherungshalter 30A
26) Spule - waagrechter Zylinder
27) Spule - senkrechter Zylinder
28) Zündkerze - waagrechter Zylinder
29) Zündkerze - senkrechter Zylinder
30) Sicherungskasten
31) Anlaßmotor
32) Anlaßfernschalter
33) Batterie
34) Blinker, hinten rechts

Farbkennzeichnung der Kabel

R Rot
G Grün
Y Gelb
O Orange
GR Grau
BN Braun
BK Schwarz
P Rosa
W Weiss
W-R Weiss-Rot
W-G Weiss-Grün
GR-R Grau-Rot
R-BK Rot-Schwarz
O-B Orange-Blau
Y-G Gelb-Grün
Y-BK Gelb-Schwarz
W-BK Weiss-Schwarz
W-G Weiss-Grün
R-B Rot-Blau
B-BK Blau-Schwarz
W-Bn Weiss-Braun
R-Y Rot-Gelb
W-Y Weiss-Gelb
Bn-Bk Braun-Schwarz

Erläuterung des Sicherungskastens (30)

Pos.	Verbraucher	Wert
A-1	Hauptschalter	30 A
B-2	Motorzündung, Regler	15 A
C-3	Fern- und Abblendlichter	15 A
D-4	Blinker, Kontrolleuchten, Standlicht und Instrumentenbrettbeleuchtung	7,5 A
E-5	Bremsschlußleuchten, Hupe	7,5 A
F-6	Reserve	30 A
G-7	Reserve	15 A
H-8	Reserve	7,5 A

PRESTAZIONI

La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.
Velocità massima (solo conduttore):
205 Km/h

Limiti di velocità nelle singole marce (fig. 22)

La figura mostra la velocità max. ottenibile nelle singole marce dopo aver effettuato il periodo di rodaggio prescritto.
L'inosservanza di tale limite svincola la Ducati Motor S.p.A da ogni e qualsiasi responsabilità circa eventuali inconvenienti che si dovessero verficare nel motore.

PESI

A secco:
183 Kg
A pieno carico:
370 Kg



Attenzione
La mancata osservanza dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causare la perdita di controllo del veicolo.

PERFORMANCE DATA

Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.
Max. speed (rider alone):
205 Km/hr

Speed limits for individual gears (fig. 22)

The figure gives the maximum speed obtainable in each individual gear after the running-in period.
Failure to comply with this rule releases Ducati Motor S.p.A. from any liability for engine malfunctions or drawbacks.

WEIGHTS

Total dry weight:
183 Kg
Carrying full load:
370 Kg



Warning
Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may loose control of the motorcycle.

PERFORMANCES

La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les instructions de rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.
Vitesse max. (pilote seul):
205 Km/h

Limites de vitesse pour les rapports individuels (fig. 22)

La figure montre la vitesse maxi réalisable dans chaque rapport individuel, après avoir effectué la période de rodage établie.
La non-observation de cette limite, dégage Ducati Motor S.p.A. de toute responsabilité à l'égard d'inconvévients éventuels pouvant survenir dans le moteur.

POIDS

Total sans essence:
183 Kg
A pleine charge:
370 Kg



Attention
Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

LEISTUNGEN

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden.
Höchstgeschwindigkeit (nur mit Fahrer):
205 Km/Std.

Geschwindigkeitsgrenzen in den einzelnen Gängen (Abb. 22)
Die Zeichnung zeigt die erreichbaren Höchstgeschwindigkeiten in den einzelnen Gängen, nach der vorschriftsgemäßen Einfahrzeit, an.
Ein Nichtbeachten dieser Eingrenzung entbindet die Ducati Motor S.p.A. von jeder und irgendeiner Verantwortung hinsichtlich eventueller Schwierigkeiten, die im Motor auftreten könnten.

GEWICHTE
Gesamtes Leergewicht:
183 Kg
Voll beladen:
370 Kg


Achtung
Ein mangelndes Beachten der Beladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung Ihres Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

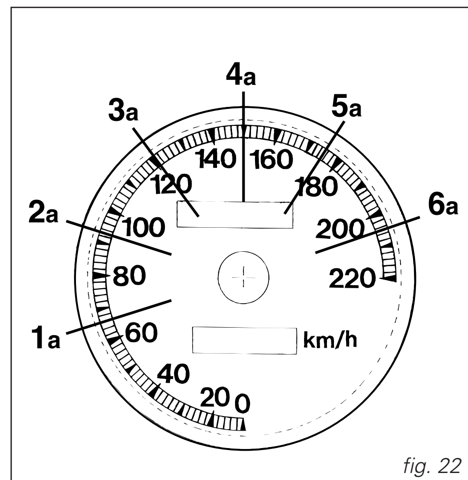


fig. 22

RIFORNIMENTI (litri)	*Tipo*	*dm^3*
Serbatoio combustibile, compresa una riserva di 3,5 dm^3 (litri)	*Benzina 95-98 RON (in Australia usare solo benzina senza piombo)*	*16,5*
Coppa motore e filtro	*(vedi tabella a pag. 119)*	*3,9*
Circuito freni ant./post. e frizione	*Liquido speciale per sistemi idraulici DOT 4*	—
Catena	*Olio per ingranaggi SAE 80-90 o prodotti specifici per catene con anelli OR*	—
Cavo contachilometri	*Grasso a base di litio, a fibra media, di tipo “multipurpose”*	—
Cuscinetti sterzo	*Grasso a base di litio, a fibra media, di tipo “multipurpose”*	—
Protettivo per contatti elettrici	*Prodotti specifici per la pulizia e la lubrificazione di contatti elettrici ed elettronici*	—
Forcella anteriore (per stelo)	*SHOWA SS8 oppure A.T.F.*	*0,440*



Importante
Non è ammesso l’uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

COPPIE DI SERRAGGIO	*Filettatura*	*Nm tolleranza ±5%*
Candele	*M12x1,25*	*20*
Perno ruota anteriore (grasso al Bisolfuro di Molibdeno)	*M18x1,5*	*72*
Viti di fermo perno ruota anteriore (grasso al Bisolfuro di Molibdeno)	*M8x1,25*	*22*
Dado fissaggio flangia corona (LOCTITE 242 con reazione)	*M10x1,25*	*46*
Dado ruota posteriore (grasso al Bisolfuro di Molibdeno)	*M16x1,5*	*72*
Viti di registro tendicatena (grasso a base di litio, a fibra media, di tipo "multipurpose")	*M8x1,25*	*8*

TOPPING-UPS	*Type of fluid*	*dm^3 (liters)*
Fuel tank, including a reserve of 3.5 dm^3 (liters)	*Gasoline 95-98 RON (in Australia, use only unleaded fuel)*	*16.5*
Oil sump and oil filter (engine)	*(see table page 119)*	*3.9*
Front/Rear brake and clutch circuits	*Special hydraulic fluid DOT 4*	—
Drive chain	*Gear oil SAE 80-90 or specific products for chains with O-rings*	—
Odomoter cable	*Medium-fiber lithium-based grease of the multi-purpose type*	—
Steering bearings	*Medium-fiber lithium-based grease of the multi-purpose type*	—
Protectant for electric contacts	*Special contact cleaners and lubricants for electric and electronic contacts*	—
Front fork (for each leg)	*SHOWA SS8 or A.T.F.*	*0.440*



Important
Never use any additives in fuel or lubricants.

TORQUE FIGURES	Threading	Nm ±5% tolerance
Spark plugs	M12x1.25	20
Front wheel spindle (molybdenum disulphide grease)	M18x1.5	72
Front wheel spindle set screws (molybdenum disulphide grease)	M8x1.25	22
Rear sprocket flange check nut (LOCTITE 242 with reaction)	M10x1.25	46
Rear wheel nut (molybdenum disulphide grease)	M16x1.5	72
Chain tensioner adjusting screw (medium-fiber lithium-based grease of the multi-purpose type)	M8x1.25	8

RAVITAILLEMENTS	*Produit*	*dm^3 (litres)*
Réservoir à essence, y compris une réserve de 3,5 dm^3 (litres)	*Essence 95-98 RON (en Australie n'utiliser que de l'essence sans plomb)*	*16,5*
Carter moteur et filtre	*(voir tableau à la page 119)*	*3,9*
Circuits de freins AV/AR et embrayage	*Liquide spécial pour systèmes hydrauliques DOT 4*	—
Chaîne	*Huile à engrenages SAE 80-90 ou produits spécifiques pour chaînes avec joints toriques OR*	—
Câble de compteur kilométrique	*Graisse à base de lithium, à fibre moyenne, de type "multipurpose"*	—
Roulements de direction	*Graisse à base de lithium, à fibre moyenne, de type "multipurpose"*	—
Protection pour contacts électriques	*Produits spécifiques pour le nettoyage et le graissage des contacts électriques et électroniques*	—
Fourche avant (par tube)	*SHOWA SS8 ou A.T.F.*	*0,440*



Important
L'emploi d'additifs dans l'essence ou dans les lubrifiants est à proscrire.

COUPLES DE SERRAGE	Filetage	Nm Tolérance ±5%
Bougies	M12x1,25	20
Axe roue avant (graisse au bisulphure de molybdène)	M18x1,25	72
Vis de serrage axe roue avant (graisse au bisulphure de molybdène)	M8x1,25	22
Ecrou de fixation bride couronne (LOCTITE 242 avec réaction)	M10x1,25	46
Ecrou roue arrière (graisse au bisulphure de molybdène)	M16x1,5	72
Vis de reglage tension chaîne (graisse à base de lithium, à fibre moyenne, de type “multipurpose”)	M8x1,25	8

BETRIEBSSTOFFE	Typ	dm^3 (Liter)
Kraftstofftank, einschl. Reserve von 3,5 dm^3 (Ltr.)	Benzin 95-98 RON (in Australien darf nur bleifreies Benzin getankt werden)	16,5
Ölwanne und Filter	(siehe Tabelle Seite 119)	3,9
Vorderer/hinterer Brems- und Kupplungskreislauf	Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme DOT 4	—
Kette	Zahnradöl SAE-80-90 oder spezifische Produkte für Ketten mit O-Ringen	—
Kilometerzählerkabel	Mehrzweck-Lithiumfett, mittlere Fasergröße	—
Lenkkopflager	Mehrzweck-Lithiumfett, mittlere Fasergröße	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	Spezialprodukte zur Reinigung und Schmierung von elektrischen und elektronischen Kontakten	—
Vorderradgabel (für Gabelholm)	SHOWA SS8 oder A.T.F.	0,440



Wichtig
Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

ANZUGSMOMENTE	*Gewinde*	*Nm Toleranz ± 5%*
Zündkerzen	*M12x1,25*	*20*
Vorderradbolzen (Fett mit Molybdänbisulfid)	*M18x1,5*	*72*
Klemmschrauben f. Vorderradbolzen (Fett mit Molybdänbisulfid)	*M8x1,25*	*22*
Klemmutter des Zahnkranzflanschs (LOCTITE 242 mit Reaktion)	*M10x1,25*	*46*
Mutter f. Hinterrad (Fett mit Molybdänbisulfid)	*M16x1,5*	*72*
Schraube für Kettenspannung (Mehrzweck-Lithiumfett, mittlere Fasergröße)	*M8x1,25*	*8*

OLIO MOTORE

Un buon olio motore ha delle particolari qualità. Fate uso solamente di olio motore altamente detergente, certificato sul contenitore come corrispondente, o superiore, alle necessità di servizio SE, SF o SG.

Viscosità

SAE 20W-50
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona di uso della motocicletta si trova nei limiti della gamma indicata.

INGOMBRI (mm) (fig. 23)

ENGINE OIL

Good engine oils offer special features. Use only oils with high detergent power, certified as equivalent or superior to SE, SF or SG duty (this is marked on the container).

Viscosity

SAE 20W-50
Other viscosities indicated in the table can be used if the average temperature in the area you are riding in is within the limits of the indicated range.

OVERALL DIMENSIONS (mm) (fig. 23)

HUILE MOTEUR

Une bonne huile moteur doit avoir des qualités particulières. Utilisez uniquement de l’huile moteur hautement détergente , certifiée sur la présentation comme correspondant, ou supérieure, aux exigences de service SE, SF ou SG.

Viscosité

SAE 20W-50
Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être adoptées, à condition que la température moyenne, dans la région d’utilisation du motocycle, ne dépasse pas les limites citées.

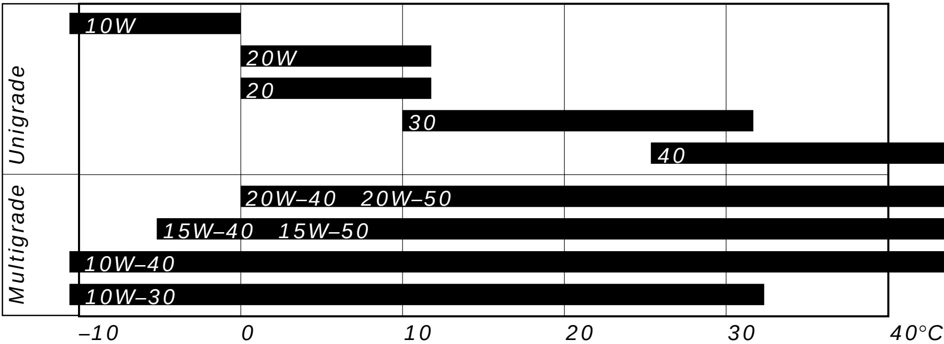
DIMENSIONS (en mm) (fig. 23)

MOTORÖL

Ein gutes Motoröl muß bestimmte Qualitäten aufweisen. Verwenden Sie ausschließlich nur Motoröl mit hoher Reinigungsfähigkeit, das auf dem Behälter ein Zertifikat aufweist, welches es als für die Serviceanforderungen SE, SF oder SG geeignetes oder auch als qualitativ höheres Öl ausweist.

Viskosität

SAE 20W-50
Die anderen in der Tabelle angeführten Viskositäten können dann verwendet werden, wenn sich die mittlere Temperatur des Gebiets, in dem das Motorrad gefahren wird, an den Grenzwerten der angegebenen Werte befindet.



MASSE *(mm) (Abb.23)*

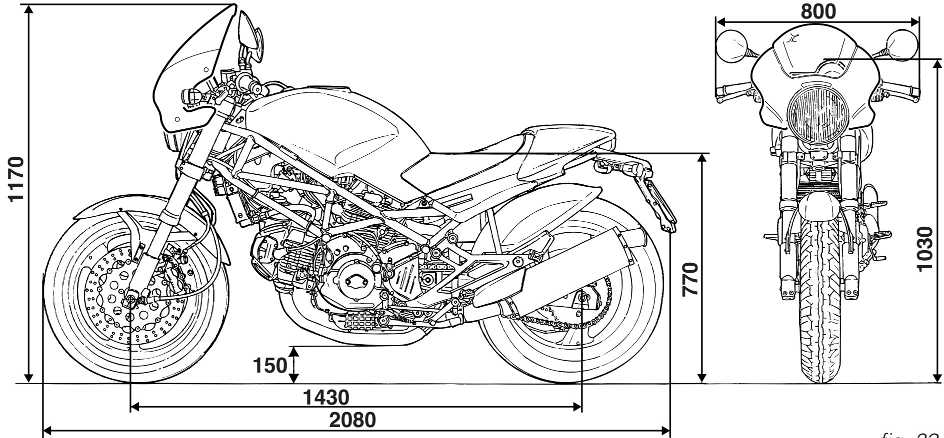


fig. 23

Norme d'uso
Directions for use
Règles de conduite
Gebrauchsnormen

PRECAUZIONI PER IL PRIMO PERIODO D'USO DEL MOTOCICLO

Fino a 1000 km

Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore pur rimanendo sempre entro il limite prescritto (vedi fig. 24.1).
A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari leggermente collinose, nelle quali il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio piu efficace.
Per i primi 100 Km agite con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate. Ciò consentirà un corretto assestamento del materiale di attrito delle pastiglie sui dischi freno.
Allo scopo di consentire il giusto reciproco adattamento di tutte le parti meccaniche del veicolo ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.
Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla e di tenderla, se necessario.

RUNNING-IN RECOMMENDATIONS

Up to 1000 km

During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit (see fig. 24.1).
To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspensions.
For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.
For all mechanical parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.
Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate and tighten it as required.

PRECAUTIONS POUR LA PREMIERE PERIODE D'UTILISATION DU MOTOCYCLE

Jusqu'à 1000 km

Durant les premières heures de marche du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime tout en respectant la limite établie (voir fig. 24.1).
A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.
Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez les coups de frein brusques et prolongés. Cela permettra une mise en état correcte de la surface de frottement des plaquettes sur les disques de frein.
Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à des régimes éléves surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser et de la tendre si nécessaire.

VORSICHTSMASSNAHMEN IN DER EINFAHRZEIT

Bis 1000 km

Es wird empfohlen, während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig zu variieren, dabei müssen Sie jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben (siehe Abb. 24.1).
Dazu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken, wenn möglich in einem leicht hügeligen Gelände, d.h. dort, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksamer eingefahren werden können. Auf den ersten 100 km müssen Sie die Bremsen behutsam betätigen und plötzliche oder längere Bremsungen vermeiden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibungsmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen Teile zu ermöglichen und insbesonders um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinflussen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange in einer erhöhten Umdrehungszahl, besonders an Steigungen, zu halten.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie, falls notwendig, zu schmieren und nachspannen.

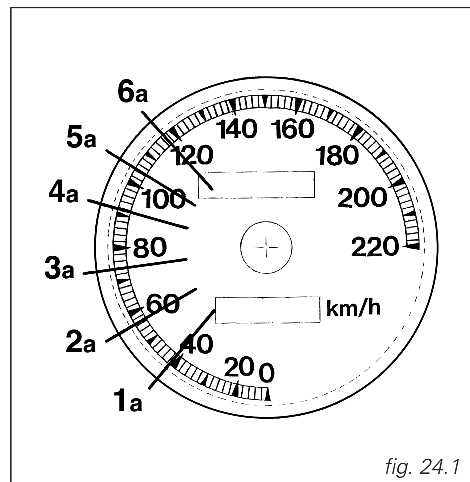


fig. 24.1

Da 1000 a 2500 km

Ora potrete pretendere dal Vostro motore maggiori prestazioni, non dovrete tuttavia superare mai le velocità indicate in fig. 24.2 ed in queste condizioni dovrete rodare il motore fino a 2500 km di percorso.
Quanto più rigorosamente ed accuratamente saranno seguite le predette raccomandazioni tanto piu lunga sarà la durata del motore e minore la necessità di revisioni o di messe a punto.



Importante

Durante tutto il periodo di rodaggio osservate scrupolosamente le manutenzioni ed i tagliandi consigliati nel presente libretto.
L'osservanza delle norme descritte è direttamente collegata alle condizioni di garanzia. L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor S.p.A. da ogni e qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.

From 1000 to 2500 km

At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, not to exceed the speeds indicated in fig. 24.2 up to 2500 km.
Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.



Important

During the whole running-in period, the maintenance and service rules recommended in this manual should be observed carefully.
Compliance with the above instructions is a prerequisite for Warranty validity. Failure to comply with these rules will release Ducati Motor S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

De 1000 à 2500 km

Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur; vous ne devrez toutefois jamais dépasser les vitesses indiquées en la fig. 24.2 et vous devrez roder le moteur, dans ces conditions, jusqu'à un parcours de 2500 km.
Plus ces précautions seront soigneusement et scrupuleusement respectées, plus la longévité du moteur sera accrue et moins l'exigence de révisions ou mises au point s'avérera nécessaire.



Important

Pendant toute la période de rodage respecter scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions sous garantie conseillées dans cette notice.
Le respect des règles décrites est directement lié aux conditions de garantie. Le non-respect de ces normes dégage Ducati Motor S.p.A. de toute responsabilité à l'égard de dommages éventuels subis par le moteur et de sa durée de vie.

Von 1000 bis 2500 km

Nun können Sie von Ihrem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen, Sie dürfen jedoch die in der Abb. 24.2 angegebenen Geschwindigkeiten nie überschreiten und müssen den Motor unter diesen Bedingungen noch bis zu einem Kilometerstand vom 2500 km einfahren.

Je genauer und gewissenhafter die oben genannten Empfehlungen befolgt werden, desto länger wird die Lebensdauer des Motors ausfallen und um so weniger Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten werden daran notwendig sein.

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen die empfohlen Instandhaltungsarbeiten und die Kontrollen Ihres Motorrads, so wie auf den Kontrollcoupons dieses Hefts, strikt eingehalten werden.

Das Einhalten der genannten Normen ist direkt mit den Garantiebedingungen verbunden. Ein Nichtbeachten dieser Vorschriften entbindet die Ducati Motor S.p.A. von jeder und jeglicher Verantwortung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.

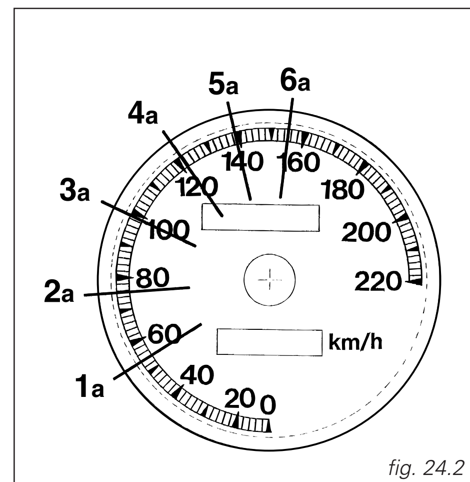


fig. 24.2

CONTROLLI PRIMA DELL'AVVIAMENTO



Attenzione

La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettervi in viaggio controllate i seguenti punti:

Combustibile nel serbatoio

Controllate il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fate rifornimento (pag. 144).

Livello olio nel motore

Controllate il livello nella coppa attraverso l'oblò di ispezione. Eventualmente rabboccate con olio prescritto (pag. 166).

Liquido freni e frizione

Verificate sui rispettivi serbatoi il livello del liquido freni. Eventualmente rabboccate con fluido prescritto (pag. 182).

Condizione pneumatici

Controllate la pressione e lo stato di usura dei pneumatici. Sostituite senza indugio un pneumatico difettoso (pag. 92-94).

Funzionalità dei comandi

Azionate le leve e i pedali di comando freni, frizione, gas, e cambio. In caso di anomalie rinunciate alla partenza e rivolgetevi presso un centro di assistenza Ducati.

Luci e segnalazioni

Verificate l'integrità delle lampade di illuminazione e di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedete alla sostituzione (pag. 202).

Serraggi a chiave

Controllate il corretto bloccaggio del tappo serbatoio carburante e della sella (pag. 52-54).

PRE-RIDE CHECKS



Warning

Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider and passenger.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:

Fuel level in the tank

Check fuel level in the tank.
Fill tank if needed (page 144).

Engine oil level

Check oil level in the sump through the sight glass. Top up with recommended oil if needed (page 166).

Brake and clutch fluid

Check brake fluid level in the relevant reservoirs. Top up with recommended fluid if needed (page 182).

Tyre condition

Check tyre pressure and condition. Change any tyre in bad condition without delay (page 92-94).

Controls

Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips). In the event of a malfunction, do not use the motorcycle and contact a Ducati service centre.

Lights and indicators

Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs. (page 202).

Key-operated locks

Check that fuel filler plug and seat catch locks are closed firmly (page 52-54).

Stand

Make sure side stand operate smoothly and is in the correct position (page 56).

CONTROLES AVANT LA MISE EN ROUTE



Attention

L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou occasionner des lésions sérieuses au pilote aussi bien qu'au passager.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants:

Carburant dans le réservoir

Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. S'il y a lieu, prenez de l'essence (page 144).

Niveau huile moteur

Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. S'il y a lieu faites l'appoint avec l'huile prescrite (page 166).

Liquide freins et embrayage

Vérifiez, sur les réservoirs correspondants, le niveau du liquide freins. S'il y a lieu faites l'appoint avec le fluide prescrit (page 182).

Condition des pneus

Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus. Remplacez sans délai un pneu défectueux (page 92-94).

Fonctionnement des commandes

Actionnez les leviers et pédales de commande freins, embrayage, gaz et sélecteur de vitesse. En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un service après-vente Ducati .

Eclairage et témoins

Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et témoins, aussi bien que le fonctionnement de l'avertisseur. En cas de lampes grillées procédez au remplacement (page 202).

Serrages à clé

Contrôlez le parfait serrage du bouchon réservoir à essence et de la selle (page 52-54).

KONTROLLEN VOR DEM MOTORANLASS



Achtung

Eine nicht erfolgte Durchführung der Inspektionen vor dem Losfahren kann zu Schäden an Ihrem Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers und des Beifahrers führen.

Bevor Sie Ihr Motorrad in Bewegung setzen, müssen Sie die folgenden Punkte kontrollieren.

Kraftstoff im Tank

Kontrollieren Sie den Kraftstoffpegel im Tank. Eventuell Nachtanken (Seite 145).

Motorölpegel

Kontrollieren Sie über das Schauauge den Pegel in der Ölwanne. Eventuell vorgeschriebenes Öl nachfüllen (Seite 167).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit

Überprüfen Sie in den jeweiligen Gefäßen den Pegelstand der Flüssigkeiten. Eventuell die vorge-schriebene Flüssigkeit nachfüllen (Seite 183).

Reifenzustand

Kontrollieren Sie den Druck und den Verschleißzustand der Reifen. Einen defekten Reifen ohne Zögern austauschen (Seite 93-95).

Funktionalität der Steuerungen

Betätigen Sie das Bremspedal und die Hebel der Steuerungen von Kupplung, Gas und Gangschaltung. Falls Sie hier Störungen entdecken, nicht losfahren und sich an den Ducati-Kundendienst wenden.

Lichter und Anzeigen

Überprüfen Sie die Funktionsfähigkeit der Glühbirnen der Beleuchtung, der Anzeigeleuchten und die der Hupe. Falls Sie durchgebrannte Glühbirnen vorfinden, sind diese zu ersetzen. (Seite 203).

Cavalletto
Verificate la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 56).

Béquille
Vérifiez le fonctionnement et la parfaite position de la béquille latérale (page 56).

Verschlüsse
Kontrollieren Sie die korrekte Feststellung des Tankverschlusses und des Sattels (Seite 53-55).
Ständer
Überprüfen Sie die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers (Seite 57).

AVVIAMENTO MOTORE


Note
Per avviare il motore già caldo seguite la procedura descritta per "Temperatura ambiente alta".


Attenzione
Prima di avviare il motore familiarizzate con i comandi che dovrete utilizzare durante la guida. In caso di dubbi sull'utilizzo di un comando chiedete consiglio al Vostro concessionario Ducati.

Non avviate il motore in un luogo chiuso, la tossicità dei gas di scarico potrebbero provocare perdita di coscienza e anche la morte.

Temperatura ambiente normale

(compresa tra 10° e 35 °C):
1) Spostate l'interruttore di accensione sulla posizione **ON** (fig. 25.1).Verificate che la spia verde **N** e quella rossa sul cruscotto risultino accese.


Importante
La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore. Se la spia resta accesa, fermate immediatamente il motore e controllate il livello dell'olio. Non avviate il motore se la pressione dell'olio è insufficiente.


Attenzione
Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale).

2) Spostate la leva comando starter in posizione orizzontale (fig. 25.2).

STARTING THE ENGINE


Note
Follow the "High ambient temperature" procedure to start the engine when it is warm.


Warning
Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding. If in doubt about how to use a control, seek advice from your Ducati dealer.

Never start the engine indoors, as its toxic emissions may lead to loss of consciousness or death.

Regular ambient temperature

(10 to 35 °C):
1) Move the ignition key to **ON** (fig. 25.1). Make sure both the green **N** and the red light on the instrument panel come on.


Important
The oil pressure light should go out a few seconds after the engine is started. If the light stays on, stop the engine immediately and check oil level. Do not start the engine if oil pressure is insufficient.


Warning
The side stand must be fully up (in a horizontal position).

2) Move the fast-idle lever to a horizontal position (fig. 25.2).
3) Check that the stop switch (G, fig. 25.3) is positioned to **RUN** , then press the starter button (H).
Let the engine start without using the throttle

DEMARRAGE DU MOTEUR


Notes
Pour redémarrer un moteur encore chaud, suivez la procédure décrite pour "Température ambiante élevée".


Attention
Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes que vous devez utiliser durant la conduite. Si vous avez un doute a propos de l'utilisation d'une commande, contactez votre concessionnaire Ducati le plus proche.

Ne démarrez pas le moteur dans un endroit clos; le gaz d'échappement est toxique et pourrait occasionner la perte de conscience et même la mort.

Température ambiante normale

(comprise entre 10° et 35° C):
1) Déplacez le commutateur d'allumage en position **ON** (fig. 25.1). Vérifiez si le témoin vert **N** et le rouge sur le tableau de bord sont allumés.


Important
La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après la mise en marche du moteur. Si le témoin reste allumé, il faut arrêter immédiatement le moteur et contrôler le niveau d'huile. Si la pression de l'huile est insuffisante, ne mettez pas le moteur en marche.


Attention
La béquille latérale doit être en position de repos (horizontale).

MOTORANLASS



Merke

Beim Starten eines bereits warmen Motors, müssen Sie so, wie unter dem Punkt "Hohe Umgebungstemperatur" beschrieben, vorgehen.



Achtung

Bevor sie Ihr Motorrad anlassen, müssen Sie sich mit den Steuerungen, die Sie während der Fahrt anwenden müssen, vertraut machen. Im Zweifelsfall über eine bestimmte Steuerung können Sie die entsprechenden Informationen bei Ihrem Ducati-Händler einholen.

Lassen Sie den Motor nie in geschlossenen Räumen an, da die hierbei entstehenden giftigen Abgase zu Ohnmachtsanfällen oder gar zum Tod führen könnten.

Normale Umgebungstemperatur

(zwischen 10° und 35 °C):

*1) Drehen Sie den Zündschalter auf die Angabe **ON** (Abb. 25.1). Überprüfen Sie dabei, ob die grüne Kontrolleuchte **N** und die rote Kontrolleuchte 🛢 auf dem Instrumentenbrett aufleuchten.*



Wichtig

Die Kontrolleuchte, die den Öldruck anzeigt, muß einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors erlöschen. Falls sie jedoch weiter aufleuchtet, ist der Motor sofort abzuschalten und der Ölstand zu überprüfen. Lassen Sie den Motor nie anspringen, wenn nicht ausreichend Öldruck vorhanden ist.

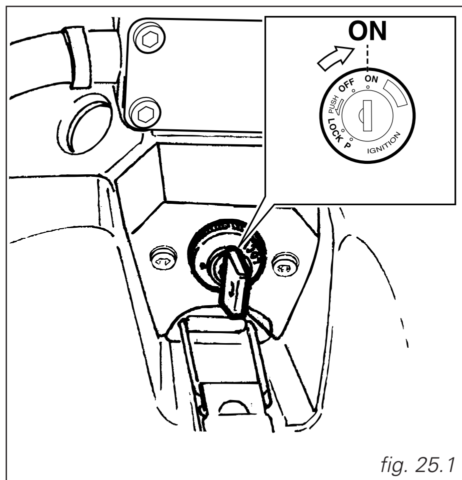


fig. 25.1

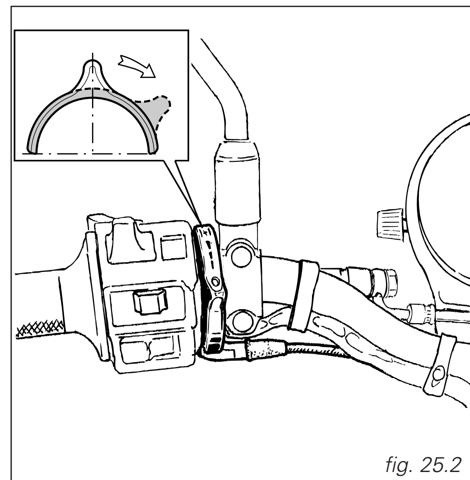


fig. 25.2

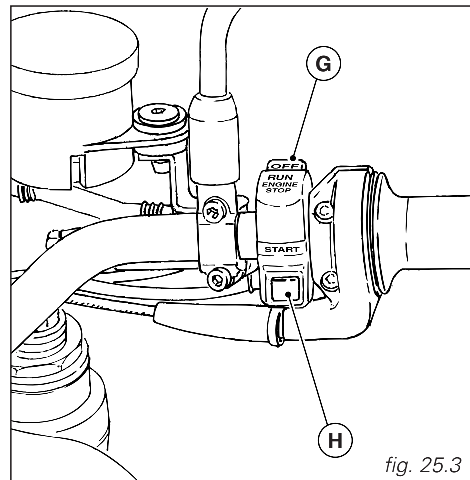


fig. 25.3

3) Accertatevi che l'interruttore d'arresto (G, fig. 25.3) sia nella posizione ***RUN*** *, premete quindi il pulsante avviamento (H).*
Lasciate che il motociclo si avvii spontaneamente, senza toccare il comando del gas.

Importante
Non usate l'avviamento elettrico per più di 5 secondi per volta. Aspettare 10 secondi, prima di riavviare il motore.

4) Spostate la leva starter verso al posizione verticale per ottenere un regime minimo di rotazione del motore regolare.

Importante
Non fate funzionare il motore ad un elevato numero di giri onde permettere il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

5) Successivamente, man mano che il motore si scalda, portate progressivamente la leva dello starter in posizione verticale. Il motore regimato termicamente dovrà tenere il minimo con starter completamente escluso.

Temperatura ambiente alta *(oltre i 35 °C):*
Eseguite la stessa procedura senza utilizzare il comando starter.

Temperatura ambiente fredda
(inferiore a 10 °C):
Eseguite la procedura descritta per "Temperatura esterna normale" prolungando il tempo di riscaldamento del motore (punto 5) fino a 5 minuti.

control.

Important
Never operate the starter more than 5 seconds at a time. If needed, allow 10 seconds before attempting to restart the engine.

4) Move the fast-idle lever towards its vertical position until obtaining a regular idling speed .

Important
Do not rev up the engine at this point. Allow some time for oil to reach all points that need lubricating.

5) Then, as the engine warms up, gradually move the fast-idle lever until it is in a vertical position. When fully warm, the engine should hold idling speed with the fast-idle device fully closed.

High ambient temperature *(over 35 °C):*
Follow the same procedure, however, do not use the fast-idle device.

Cold ambient temperature *(below 10 °C):*
Follow the procedure for "Regular ambient temperature", however allow 5 minutes for the engine to warm up (step 5).

2) Déplacez le levier de commande starter en position horizontale (fig. 25.2).
3) Assurez-vous que l'interrupteur d'arrêt (G, fig. 25.3) est en position ***RUN*** *, appuyez ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (H).*
Laissez demarrer le moteur spontanément sans actioner la commande de gaz.

Important
N'utilisez pas le démarreur électrique au-delà de 5 secondes à la fois. Attendez 10 secondes avant de mettre le moteur en marche.

4) Déplacez le levier de starter vers la position verticale pour obtenir un régime de ralenti régulier.

Important
Ne faites pas fonctionner le moteur à un nombre de tours élevé pour permettre à l'huile de chauffer et de circuler dans tous les éléments nécessitant un graissage.

5) Au fur et à mesure que le moteur chauffe, amenez progressivement le levier du starter en position verticale. Le moteur à température de fonctionement devra tenir le ralenti, le starter totalement fermé.

Température ambiante élevée
(au-délà de 35° C):
Suivez la même procédure sans utiliser la commande de starter.

Température ambiante froide
(inférieure à 10° C):
Suivez la procédure décrite pour "Température extérieure normale", en prolongeant le temps de chauffe du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.



Achtung

Der Seitenständer muß sich beim Losfahren immer in seiner Ruhestellung befinden (waagerechte Stellung).

2) Bringen Sie den Starterhebel in die waagrechte Stellung (Abb. 25.2).
3) Überzeugen Sie sich davon, daß der Stopschalter (G, Abb. 25.3) sich auf ***RUN*** *befindet und drücken Sie dann den Starterknopf (H).*
Lassen Sie Ihr Motorrad spontan anspringen, d.h. ohne dabei das Gas zu betätigen.



Wichtig

Verwenden Sie die elektrische Anlaßvorrichtung nicht länger als 5 Sekunden pro Versuch. Warten Sie immer erst 10 Sekunden ab, bevor Sie den Motor erneut starten.

4) Bringen Sie den Starterhebel nun in die senkrechte Stellung, um so eine konstante Mindestdrehzahl des Motors zu erhalten.



Wichtig

Betreiben Sie den Motor niemals gleich in einer zu hohen Umdrehungszahl, da sich sonst das Motoröl nicht richtig erwärmen kann und dessen Erreichen der Stellen, die eine Schmierung erfordern, so nicht gesichert wird.

5) Daraufhin, während sich der Motor schrittweise erwärmt, den Starterhebel schrittweise wieder in die senkrechte Position bringen. Ein warmer Motor muß den Leerlauf bei einem vollkommen ausgeschlossenen Starter aufrecht halten können.

Hohe Umgebungstemperatur *(über 35° C)*
Gehen Sie so wie bereits beschrieben vor, jedoch ohne die Anwendung der Startersteuerung.

Kalte Umgebungstemperatur *(unter 10 °C)*
Gehen sie so, wie unter dem Punkt “Normale Umgebungstemperatur” vor und ziehen Sie dabei die Aufwärmzeit für den Motor (Punkt 5) bis auf 5 Minuten hinaus.

AVVIAMENTO E MARCIA DELLA MOTO

1) Disinserite la frizione agendo sulla leva comando.
2) Con la punta del piede abbassate decisamente la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia. La leva abbandonata ritornerà nella posizione iniziale.
3) Accelerate ora il motore, agendo sulla manopola comando rilasciando, lentamente e contemporaneamente, la leva della frizione; il veicolo comincerà a spostarsi.
4) Abbandonate completamente la leva frizione ed accelerate.
5) Per passare in seconda occorre chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire immediatamente la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.
Questa manovra va ripetuta per passare in terza, quarta, quinta e sesta.
Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, tirare la leva frizione, accelerare brevemente il motore, ciò permette la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare; scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione.
L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando la macchina accenna a diminuire la velocità si deve passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano cosi sollecitazioni anormali a tutta la struttura della macchina e non solo al motore.

Importante
Evitate accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi troppo bruschi agli organi di trasmissione. Evitate di tenere la

MOVING OFF

1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
2) Push down on gear shift lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear. Once released, the lever will spring back to its original position.
3) Speed up engine, by turning the throttle twist grip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
4) Let go of clutch lever and speed up.
5) To shift to second gear, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch right away, lift the gear change lever and let go of clutch lever.
Repeat the same procedure to shift to 3rd, 4th, 5th and 6th gear.
To shift down, release the twist grip, pull clutch control lever, shortly speed up to help gears synchronize, shift down and release clutch.
The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the machine tends to slow down, so you will avoid lugging the engine and stressing the motorcycle abnormally.

Important
Avoid harsh accelerations, as this may lead to carburettor flooding and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.

DEMARRAGE ET MISE EN ROUTE DE LA MOTO

1) Débrayez en agissant sur le levier correspondant.
2) Avec le bout du pied, baisser avec décision le levier de sélection vitesses de manière à engager le premier rapport. Une fois relâché, le levier reviendra à sa position initiale.
3) Accélérez en agissant sur la poignée de commande de gaz en lâchant dans un même temps et graduellement le levier d'embrayage; la moto commencera à se déplacer.
4) Lâchez totalement le levier de débrayage et commencer à accélérer.
5) Pour passer la seconde vitesse il faut couper les gaz pour réduir le régime du moteur; débrayer subitement, soulever le levier de sélection vitesses et lâcher le levier d'embrayage.
Cette opération doit être répétée pour passer en troisième, quatrième, cinquième et sixième vitesse.
Le passage des vitesses supérieures aux vitesses inférieures se fait comme suit: lâcher l'accélérateur, tirer le levier de débrayage, accélérer un peu le moteur: cela permet la synchronisation de tous les engrenages à engager; ensuite rétrograder et lâcher le levier d'embrayage.
L'utilisation des commandes doit être effectuée judicieusement et avec rapidité: dans les montées, lorsque la moto tend à ralentir passez tout de suite le rapport inferieur, on évite ainsi toutes sollicitations anormales en l'occurence pour le moteur mais aussi pour la partie cycle.

Important
Evitez les brusques accélérations qui

START UND FAHRT DES MOTORRADS

1) Den Motor durch Ziehen des Kupplungshebels entkuppeln.
2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und so den ersten Gang einlegen. Der Fußschalthebel kehrt beim Loslassen in seine Ausgangsstellung zurück.
3) Nun den Motor durch Drehen des Gasdrehgriffs beschleunigen, dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Ihr Motorrad setzt sich in Bewegung.
4) Lassen Sie den Kupplungshebel nun vollkommen los und beschleunigen Sie.
5) Um in den zweiten Gang umschalten zu können, das Gas zurückdrehen und so die Umdrehungszahl des Motors mindern, dann sofort auskuppeln, den Gangwahlhebel anheben und daraufhin den Kupplungshebel wieder zurücklassen.
Dieser Vorgang wird zum Schalten in den dritten, den vierten, den fünften und den sechsten Gang wiederholt. Das Zurückschalten von einem höheren Gang in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungsgriff ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, dadurch wird eine Ausrichtung der einzulegenden Zahnräder auf einen Gleichlauf ermöglicht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel wieder loslassen.
Der Einsatz der Steuerungen sollte überlegt und rechtzeitig erfolgen: an Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, muß man sofort in den nächst kleineren Gang zurückschalten. Dadurch werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern

frizione disinserita quando si è innestata una marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anormale degli organi d'attrito.

peuvent noyer le moteur et provoquer des accoups ainsi que des chocs sur les organes de transmission. Après le passage de la vitesse, éviter de tenir le levier d'embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prématurée des garnitures.

auch an der gesamten Motorradstruktur vermieden.



Wichtig

Vermeiden Sie abrupte Beschleunigungen, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Benzinmengen und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen können. Vermeiden Sie, die Kupplung beim Einlegen eines Gangs länger als erforderlich ausgekuppelt zu belassen, dies könnte eine Erwärmung und einen übermäßigen Verschleiß des Reibungsmaterials bewirken.

FRENATA

Salvo casi imprevisti, i freni non devono mai essere usati troppo bruscamente quando siete già troppo sotto l'ostacolo. Rallentate prima usando il motore come freno, rilasciando l'acceleratore, e poi frenando.
Agendo in tal modo si ottiene anche una maggiore stabilità del veicolo.



Attenzione
Una frenata efficace si ottiene utilizzando contemporaneamente la leva e il pedale del freno. L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi riduce l'efficacia frenante del Vostro mociclo.
Non azionate bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; potreste causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del veicolo.
In caso di pioggia o quando viaggiate su superfici con poco aderenza l'azione frenante del vostro veicolo viene notevolmente ridotta. In queste situazioni azionate i comandi dei freni con molta dolcezza e attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita di controllo del veicolo.
Quando affrontate discese lunghe e ripide utilizzate la capacità frenante del motore con scalate di marcia.
Azionate i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causerebbe un riscaldamento eccessivo del materiale di attrito con riduzione drastica dell'efficacia frenante.
I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e si consumano più rapidamente.

BRAKING

Except when unexpected obstacles come up, never brake too hard or when you are too close to the obstacle. Slow down using engine braking and releasing the twistgrip first, then brake.
This procedure improves motorcycle stability.



Warning
Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.
Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and loose control of the motorcycle.
When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.
When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking.
Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously.
Underinflated tyres cause reduced braking efficiency and wear out more rapidly.

FREINAGE

Sauf en cas d'urgence, les freins ne doivent jamais être utilisés trop brusquement, lorsque vous vous trouvez trop près de l'obstacle.
Réduisez d'abord la vitesse en utilisant le moteur en guise de frein, en lâchant l'accélérateur et en freinant en dernier.
En agissant de la sorte on obtient en outre une meilleure stabilité du véhicule.



Attention
Un coup de frein efficace s'obtient en agissant à la fois sur le levier et la pédale de frein. L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle.
N'utilisez pas le frein trop brusquement ou avec une force exagérée; vous pourrez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du véhicule.
En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée glissante, la capacite de freinage de votre véhicule sera sensiblement réduite. En de pareilles circonstance utilisez les freins modérément et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du véhicule.
Lorsque vous vous trouvez sur des longues et fortes pentes, utilisez le frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances: une utilisation continue provoquerait une surchauffe des garniture de frein (plaquettes) avec une forte réduction de la puissance de freinage.
Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et s'usent plus rapidement.

BREMSEN

Unvorhersehbare Fälle ausgenommen, dürfen die Bremsen niemals zu abrupt bzw. erst wenn Sie sich kurz vor einem Hindernis befinden, verwendet werden. Statt dessen sollten Sie die Geschwindigkeit, durch das Wegnehmen des Gases, schon anhand der Bremswirkung des Motors drosseln und erst dann abbremsen. Auf diese Weise erhalten Sie eine bessere Stabilität Ihres Motorrads.



Achtung

Eine wirkungsvolle Bremsung erhalten Sie durch ein gleichzeitiges Verwenden des Bremshebels und des Bremspedals. Ein unabhängiges Anwenden einer dieser beiden Steuerungen mindert die Bremswirkung Ihres Motorrads.
Betätigen Sie die Bremssteuerungen niemals zu abrupt und mit zu viel Kraftaufwand. Sie könnten so eine Blockierung der Räder bewirken, was den Verlust der Fahrzeugkontrolle zur Folge hat.
Bei Regen oder wenn Sie auf Fahrbahnen fahren, die wenig Haftung aufweisen, wird die Bremswirkung Ihres Motorrads erheblich reduziert. In diesen Situationen müssen Sie die Bremsen gefühlvoll und besonderes vorsichtig betätigen. Plötzliche Fahrmanöver können hier zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.
Wenn Sie an stark abfällige und lange abschüssige Strecken befahren, müssen Sie die Bremskraft des Motors ausnützen, die Sie durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugen. Verwenden Sie hier die Bremsen abwechselnd und nur kurzzeitig, da eine langandauerende Anwendung eine Überhitzung des Reibematerials zur Folge haben könnte, was wiederum die Bremswirkung in drastischer

Weise mindert.
Reifen mit zu niedrigem Druck, d.h. mit einem Druck, der den vorgeschriebenen Werten nicht entspricht, vermindern die Bremswirkung und nützen sich schneller ab.

ARRESTO DELLA MOTO

Abbandonando completamente la manopola dell'acceleratore si ottiene un rallentamento dolce e graduale. Successivamente è buona norma scalare le marce disinserendo la frizione, passate poi in folle dalla prima.
Con un ulteriore intervento sui freni otterrete l'arresto della moto.
*Per spegnere il motore è sufficiente spostare la chiave di accensione nella posizione **OFF**.*



Importante
*Non lasciate la chiave nella posizione **ON** (marcia) a motore spento onde evitare danneggiamenti ai componenti elettronici.*

RIFORNIMENTO CARBURANTE

Quando fate rifornimento non riempite eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro di immissione nel pozzetto del tappo (fig. 26).



Attenzione
Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

STOPPING THE MOTORCYCLE

If you let go of twist grip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop.
*To switch the engine off, simply turn key to **OFF**.*



Important
*Never leave the key in the **ON** position (run) when engine is stopped, or this will damage the electronic components.*

REFUELING

Never overfill the tank when refueling. Fuel should never be touching the rim of filler plug seat hole (fig. 26).



Warning
Be sure there is no fuel trapped in the filler plug seat.

MISE A L'ARRET DE LA MOTO

En lâchant complètement la poignée de l'accélérateur on obtient un ralentissement doux et progressif. Nous conseillons ensuite de rétrograder les vitesses en débrayant et enfin de passer de la première au point mort.
En agissant de nouveau sur les freins vous mettrez la moto à l'arrêt.
*Pour éteindre le moteur il suffit de tourner la clé de contact sur la position **OFF**.*



Important
*Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé en position **ON** (marche) pour éviter de porter préjudice aux composants électroniques.*

RAVITAILLEMENT CARBURANT

Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans la niche du bouchon (fig. 26).



Attention
La niche du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

ANHALTEN

Durch vollkommenes Zurückdrehen des Gasdrehgriffs erhalten Sie eine sanfte und gleichmäßige Minderung der Geschwindigkeit. Danach schaltet man üblicherweise, Gang für Gang herunter und kuppelt dabei jedesmal aus. Letztendlich schalten Sie vom ersten Gang in den Leerlauf herunter.
Durch eine letzte Einwirkung bzw. durch das Betätigen der Bremsen, können Sie nun das Motorrad anhalten.
Zum Ausschalten des Motors, reicht es, wenn Sie den Zündschlüssel auf ***OFF*** *stellen.*



Wichtig
Lassen Sie den Schlüssel bei ausgeschaltetem Motor nicht auf der Stellung ***ON*** *(Betrieb), die elektronischen Komponenten könnten sonst beschädigt werden.*

TANKEN

Den Tank nicht übermäßig auftanken. Der Kraftstoffpegel muß unterhalb der Einfüllöffnung der Tankverschlußaufnahme (Abb.26) bleiben.



Achtung
In der Verschlußkammer darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

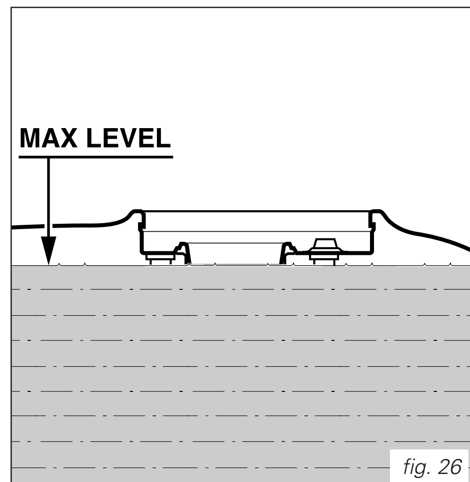


fig. 26

PARCHEGGIO

Dopo aver fermato il motociclo fate uso del cavalletto laterale, per parcheggiare.
Bloccate il manubrio per evitare furti, ruotando e spingendo la chiave di accensione fino alla posizione ***LOCK*** *.*
Se parcheggiate in un garage o in altre strutture, fate attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non sia vicino a nessuna fonte di calore o a scintille.
Quando vi fermate di notte nel traffico, potete lasciare accese le luci di stazionamento, per facilitare l'individuazione del mezzo. Ruotate la chiave nella posizione ***P*** *(stazionamento) (fig. 27.1).*
Spostare il commutatore (A, fig. 27.2) nella posizione (no per versioni Australia e Giappone).



Importante
Non lasciate l'interruttore su per tempi troppo lunghi, diversamente la batteria si scaricherà.
Non parcheggiate su una superficie morbida o inclinata, per evitare che il motociclo cada.
Non lasciate mai la chiave di accensione inserita quando la moto è incustodita.

PARKING

Stop the motorcycle, then put it on the side stand to park it.
To avoid theft, block the handlebar by pushing in and turning the ignition key to the ***LOCK*** *position.*
If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat or sparks.
When stopping on traffic roads at night, you may leave the parking light on so the motorcycle will be easily visible. Turn the key to position ***P*** *(parking) (fig. 27.1).*
Move switch (A, fig. 27.2) to position (except for Australia and Japan versions).



Important
Do not leave the switch to for long periods or the battery will run down.
Do not park on soft ground or on a gradient or the motorcycle may fall over.
Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.

STATIONNEMENT

Après avoir arrêté le motocycle, utilisez la béquille latérale pour le garer.
Bloquez le guidon pour éviter les vols, en tournant et enfonçant la clé de contact jusqu'à la position ***LOCK*** *.*
Si vous garez votre moto dans un garage ou dans un autre lieu, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur ou d'étincelles près de votre véhicule.
Si vous vous arrêtez la nuit au milieu de la circulation, vous pouvez laisser les feux de stationnement allumés pour faciliter le signalement de votre moto. Tournez la clé en position ***P*** *(stationnement) (fig. 27.1).*
Déplacez le commutateur (A, fig. 27.2) à la position (non pour versions Australie et Japon).



Important
Il ne faut pas que le commutateur reste trop longtemps sur la position pour ne pas décharger la batterie.
Ne stationnez pas sur une surface instable ou inclinée, pour éviter que Votre motocycle tombe.
Ne laissez jamais la clé de contact insérée si la moto est sans surveillance.

PARKEN

Nachdem Sie Ihr Motorrad angehalten haben, verwenden Sie zum Parken immer den Seitenständer.
Um Diebstähle zu vermeiden, können Sie den Lenker durch Umdrehen und Ausrichten des Zündschlüssels auf die Stellung ***LOCK*** *blockieren.*
Falls Sie in einer Garage oder in anderen Gebäuden parken, achten Sie darauf, daß diese gut belüftet sind und daß das Motorrad nicht in der Nähe von Wärme- oder Funkenquellen abgestellt wird.
Falls Sie Ihr Motorrad nachts am Straßenrand abstellen, können Sie die Standlichter angeschaltet lassen, dies ermöglicht ein besseres Erkennen Ihres Motorrads. Bringen Sie dazu den Zündschlüssel in die Stellung ***P*** *(Standlicht) (Abb. 27.1).*
Bringen Sie den Umschalter (A, Abb. 27.2) auf die Stellung ⁼D0⁼ (nicht bei den Versionen Australien und Japan).


Wichtig
Lassen Sie den Schalter nicht zu lange in der Stellung ⁼D0⁼ , da sich sonst die Batterie entladen könnte.
Stellen Sie Ihr Motorrad nie auf weichem oder schrägem Gelände ab, es könnte sonst umfallen.
Lassen Sie niemals den Zündschlüssel eingesteckt, wenn Ihr Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

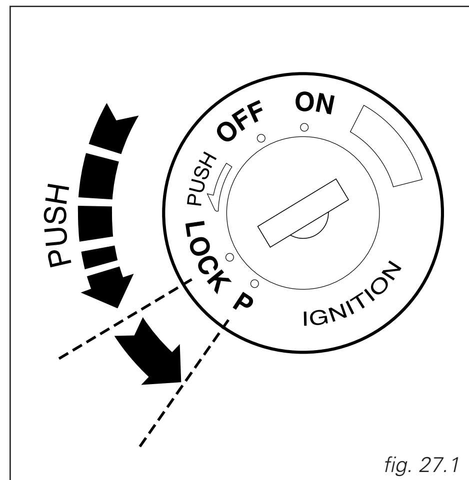


fig. 27.1

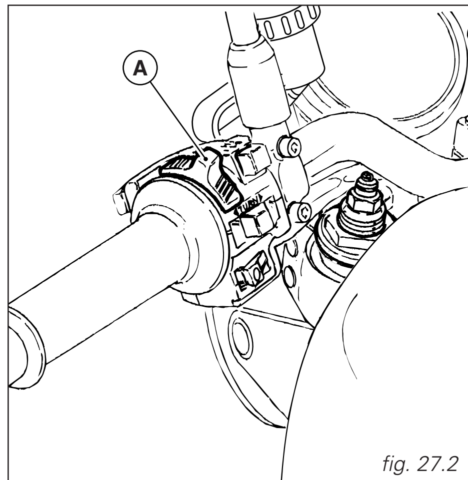


fig. 27.2

Manutenzione
Maintenance
Entretien
Instandhaltung

ATTREZZI IN DOTAZIONE

La dotazione di chiavi ed utensili, per le normali operazioni di manutenzione e verifica che possono essere eseguite dall'Utente, è contenuta in una borsa sistemata nel vano ricavato sotto alla sella.
Per accedere a questo vano è necessario rimuovere la sella agendo sulla serratura nel modo descritto a pag. 54.
Togliete il coperchio di protezione (A, fig. 28.1).
In questo vano sono alloggiati il cavo di ancoraggio del casco e il libretto istruzioni.

La borsa attrezzi contiene (fig. 28.2):
1) Chiave esagonale per candele.
2) Perno per chiave candele.
3) Cacciavite.

TOOL KIT

The wrench and tool kit for normal maintenance and checks by the user is contained in a tool bag located in the compartment under the rear of the seat.
To reach this compartment, the seat must be removed by opening the catch as described on page 54.
Remove the protective cover (A, fig. 28.1).
This compartment also contains the helmet attachment cable and the instruction manual.

The tool bag holds (fig. 28.2):
1) Box wrench for spark plugs.
2) Tommy bar.
3) Screwdriver.

OUTILLAGE LIVRE

Le kit de clés et outils pour les opérations normales d'entretien et de contrôle pouvant être effectuées par l'Usager se trouve à l'intérieur d'une trousse placée dans un dégagement sous la selle.
Pour y avoir accès, il faudra intervenir sur la serrure de la selle et l'ôter ainsi qu'il est décrit à la page 54.
Enlevez le couvercle de protection (A, fig. 28.1).
Ce dégagement abrite également le câble d'ancrage du casque ainsi que le manuel de l'utilisateur.

La trousse à outils contient (fig. 28.2):
1) Clé hexagonale pour bougies.
2) Axe pour clé à bougies.
3) Tournevis.

MITGELIEFERTE WERKZEUGE

Die mitgelieferten Schlüssel und Werkzeuge, die für normale Instandhaltungs- und Überprüfungsarbeiten, die vom Benutzer ausgeführt werden können, vorgesehen sind, befinden sich in der im Hohlraum unter dem Sattel angebrachten Tasche.
Um an diese Tasche gelangen zu können, müssen Sie den Sattel, so wie auf der Seite 55 beschrieben, abnehmen, dazu müssen Sie zunächst das Sattelschloß öffnen .
Die Schutzabdeckung (A, Abb. 28.1) entfernen.
In diesem Hohlraum ist auch der Verankerungsgurt für den Helm und das Anleitungsheft untergebracht.

Die Werkzeugtasche enthält (Abb. 28.2):
1) Zündkerzenschlüssel.
2) Stift für Zündkerzenschlüssel.
3) Schraubenzieher.

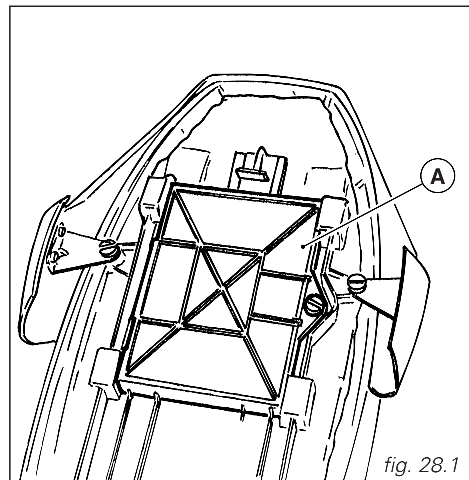


fig. 28.1

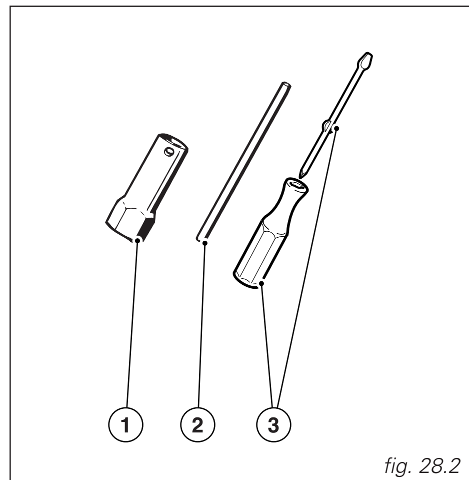


fig. 28.2

MANUTENZIONE PERIODICA

Una buona manutenzione garantisce una lunga conservazione del veicolo; osservando queste norme fondamentali si possono prevenire molti inconvenienti ed ottenere le migliori prestazioni. Gli intervalli indicati devono ritenersi validi se la moto non viene impiegata su percorsi particolarmente gravosi (uso prevalente in città, percorsi in zone polverose, marcia continua in montagna, lunghi percorsi autostradali ad elevata velocità, particolari condizioni climatiche, ecc.). In caso contrario le operazioni descritte devono essere eseguite ad intervalli minori.
Tutte le operazioni sono state riportate nella tabella schematica seguente.



Attenzione
Per effettuare ogni intervento manutentivo in sicurezza ponete il motociclo sul cavalletto laterale e in appoggio su una superficie piana e solida.

Simboli identificazione operazione:
n *) Questo simbolo indica che per tale operazione si consiglia di fruire della nostra rete di servizio, che dispone di personale esperto ed appropriate attrezzature.*
C) Controllo e regolazione
L) Lubrificazione e/o ingrassaggio
P) Pulizia
S) Sostituzione

ROUTINE MAINTENANCE

Good maintenance ensures long life to your motorcycle. Following these basic rules will prevent many failures and ensure good performance. The maintenance intervals indicated here are for motorcycles that are not used in demanding conditions, such as riding in town traffic, on dusty ground, long trips on mountain roads, long trips on motorways at high speed, riding in bad weather, and so on. In these cases, maintenance work should be carried out more frequently.
All maintenance operations are reported in the chart below.



Attention
To carry out maintenance work safely, place the motorcycle on level, solid ground and put it on the side stand.

Operation identification symbols:
n *) This symbol indicates that the job in question should be entrusted to Ducati Service Network where highly trained personnel and special equipment are available.*
C) Check and adjust
L) Lubricate and/or grease
P) Clean
S) Replace

ENTRETIEN PERIODIQUE

Un bon entretien, respectueux des normes fondamentales, garantit la longévité de votre moto, évite les inconvénients éventuels et permet d'obtenir d'excellentes performances. La périodicité indiquée est valable si la moto n'est pas utilisée sur des parcours particulièrement éprouvants (utilisation fréquente en ville ou sur des routes poussiéreuses, marche prolongée en montagne, longs parcours sur autoroute à une vitesse élevée, conditions climatiques particulières, etc.); s'il n'en était pas ainsi, les opérations décrites devront être effectuées à des intervalles plus rapprochés. Toutes les opérations ont été indiquées sur le tableau suivant.



Attention
Pour effectuer toute opération d'entretien, mettez le motocycle sur la béquille latérale et en appui sur une surface plane et solide.

Symboles pour l'identification de l'opération:
n *) Ce symbole signale que nous vous conseillons de bénéficier, pour cette opération, de notre réseau de service, qui dispose d'un personnel qualifié et d'un équipement approprié.*
C) Contrôle et réglage
L) Lubrification et/ou graissage
P) Nettoyage
S) Remplacement

REGELMÄSSIGE INSTANDHALTUNG

Eine gute Instandhaltung garantiert einen langen Erhalt Ihres Motorrads. Wenn Sie sich an diese grundlegenden Vorschriften halten, können Sie vielen Schwierigkeiten vorbeugen und immer die besten Leistungen erzielen. Die angegebenen Zeiträume gelten nicht für Motorräder, die unter besonders harten Bedingungen (vorwiegend Stadtfahrten, Fahrten auf verstaubten Straßen, ständige Bergfahrten, lange Autobahnfahrten bei erhöhter Geschwindigkeit, besondere klimatische Verhältnisse usw.) eingesetzt werden. In diesen Fällen müssen die Instandhaltungsarbeiten in wesentlich kürzeren Zeitabständen durchgeführt werden. Alle Arbeiten werden auf der folgenden Tabelle aufgeführt.



Achtung

Um die Instandhaltungsarbeiten unter Sicherheitsbedingungen ausführen zu können, müssen Sie Ihr Motorrad auf dem Seitenständer auf einer ebenen und festen Fläche abstellen.

Arbeitskennzeichen:

n *) Dieses Zeichen zeigt an, daß es für die Durchführung dieser Arbeitsschritte empfehlenswert ist, sich an unser Kundendienstnetz zu wenden, da man hier über Fachpersonal und über die geeigneten Vorrichtungen verfügt.*

C) Kontrolle und Einstellung

L) Schmierung und/oder Einfetten

P) Reinigen

S) Auswechseln

Operazioni	Pre consegna	Dopo i primi 1000 km	Ogni 1000 km	Ogni 10000 km	Ogni 20000 km	vedi pagina
Livello olio motore	C		C			166
Olio motore (n)		S		S		168
Filtro olio motore (n)		S		S		168
Filtro aspirazione olio motore (n)					S	168
Serraggio teste motore (n)					C	–
Gioco valvole motore (n)				C		74
Cinghie distribuzione (n)		C		C	S	–
Candele		C		S		78-176
Fasatura accensione (n)		C				–
Filtro combustibile (n)				S		–
Carburatore: sincronizzazione e minimo (n)		C		C		–
Filtro aria				S		174
Pressione olio motore (n)		C			C	–
Compressione cilindri motore (n)		C		C		–
Livello olio comando freni e frizione	C	C	C			180-182
Sostituzione olio freni e frizione (n)					S	–
Comandi idraulici freni e frizione (n)	C	C	C			–
Comandi flessibili	C	C	C			190

Operazioni	Pre consegna	Dopo i primi 1000 km	Ogni 1000 km	Ogni 10000 km	Ogni 20000 km	vedi pagina
Pneumatici: usura e pressione	*C*	*C*	*C*			*92-96*
Gioco cuscinetti sterzo (n)	*C*	*C*		*C*		–
Tensione e allineamento catena		*C*	*C*			*186*
Usura pastiglie freno (n)		*C*	*C*			*184*
Cuscinetti mozzi ruota (n)				*C*		–
Giunto elastico ruota posteriore (n)				*C*		–
Serbatoio benzina (n)					*P*	–
Serraggio generale bulloneria (n)	*C*	*C*		*C*		–
Sostituzione olio forcella anteriore (n)					*S*	–
Lubrificazione e ingrassaggio generale (n)				*L*		–
Controllo livello elettrolito		*C*	*C*			*192*

Operations	*Pre-delivery*	*After the first 1000 km*	*Every 1000 km*	*Every 10000 km*	*Every 20000 km*	*see page*
Engine oil level	*C*		*C*			*166*
Engine oil (n)		*S*		*S*		*168*
Engine oil filter (n)		*S*		*S*		*168*
Engine oil suction filter (n)					*S*	*168*
Head torque (n)					*C*	*–*
Valve clearance (n)				*C*		*74*
Timing belts (n)		*C*		*C*	*S*	*–*
Spark plugs		*C*		*S*		*78-176*
Ignition timing (n)		*C*				*–*
Fuel filter (n)				*S*		*–*
Carburettor: synchroniz. and idling adjustment (n)		*C*		*C*		*–*
Air cleaner				*S*		*174*
Engine oil pressure (n)		*C*			*C*	*–*
Cylinder compression (n)		*C*		*C*		*–*
Brake and clutch fluid level	*C*	*C*	*C*			*180-182*
Brake and clutch fluid replacement (n)					*S*	*–*
Brake and clutch hydr. controls (n)	*C*	*C*	*C*			*–*

Operations	Pre-delivery	After the first 1000 km	Every 1000 km	Every 10000 km	Every 20000 km	see page
Bowden cables	C	C	C			190
Tyres: wear and pressure	C	C	C			92-96
Play in steering bearings (n)	C	C		C		–
Chain tension and alignment		C	C			186
Wear on brake pads (n)		C				184
Wheel hub bearings (n)				C		–
Rubber cush drive damper on rear wheel (n)				C		–
Fuel tank (n)					P	–
Torque of nuts and bolts (n)	C	C		C		–
Change front fork oil (n)					S	–
General lubrication and greasing (n)				L		–
Battery electrolyte level		C	C			192

Operations	Avant livraison	Après les premiers 1000 km	Tous les 1000 km	Tous les 10000 km	Tous les 20000 km	voir page
Niveau huile moteur	C		C			166
Huile moteur (n)		S		S		168
Filtre huile moteur (n)		S		S		168
Filtre admission huile moteur (n)					S	168
Serrage tête de cylindre/culasse moteur (n)					C	–
Jeu soupapes moteur (n)				C		74
Courroies distribution (n)		C		C	S	–
Bougies		C		S		78-176
Mise en phase allumage (n)		C				–
Filtre à essence (n)				S		–
Carburateur: synchronisation et réglage ralenti (n)		C		C		–
Filtre à air				S		174
Pression huile moteur (n)		C			C	–
Compression cylindres moteur (n)		C		C		–
Niveau huile comm. freins et embrayage	C	C	C			180-182
Vidange huile freins et embrayage (n)					S	–
Comm. hydraulique freins et embrayage (n)	C	C	C			–

Operations	Avant livraison	Après les premiers 1000 km	Tous les 1000 km	Tous les 10000 km	Tous les 20000 km	voir page
Transmission câbles flexibles	C	C	C			190
Pneus: usure et pression	C	C	C			92-96
Jeu dans les roulements de direction (n)	C	C		C		–
Tension et alignement chaîne		C	C			186
Usure plaquettes freins (n)			C			184
Roulements moyeux roue (n)				C		–
Joint flexible roue arrière (n)				C		–
Réservoir essence (n)					P	–
Serrage général boulonnerie (n)	C	C		C		–
Vidange huile fourche avant (n)					S	–
Lubrification et graissage général (n)				L		–
Contrôle niveau électrolyte		C	C			192

Instandhaltungsarbeiten	Auslieferung	Nach 1000 km	Alle 1000 km	Alle 10000 km	Alle 20000 km	siehe Seite
Motorölstand	C		C			167
Motoröl (n)		S		S		169
Motorölfilter (n)		S		S		169
Ansaugfilter f. Motoröl (n)					S	169
Anzug der Zylinderköpfe (n)					C	–
Ventilspiel (n)				C		75
Steuerriemen (n)		C		C	S	–
Zündkerzen		C		S		79-177
Zündvorverstellung (n)					C	–
Kraftstoffilter (n)				S		–
Vergaser: Synchronisierung und Leerlauf (n)		C		C		–
Luftfilter				S		175
Motoröldruck (n)		C			C	–
Zylinderverdichtung (n)		C		C		–
Pegel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit	C	C	C			181-183
Wechsel der Kupplungs- und Bremsflüssigkeit (n)					S	–
Steuerungen der Bremsen und Kupplungen (n)		C	C	C		–
Flexible Steuerungen	C	C	C	C		191

Instandhaltungsarbeiten	*Auslieferung*	*Nach 1000 km*	*Alle 1000 km*	*Alle 10000 km*	*Alle 20000 km*	*siehe Seite*
Reifen: Verschleiß u. Luftdruck	*C*	*C*	*C*			*93-97*
Spiel der Lenkkopflager (n)	*C*	*C*		*C*		*–*
Kettenspannung und -fluchtung		*C*	*C*			*187*
Bremsbelägeverschleiß (n)		*C*	*C*			*185*
Radnabenlager (n)				*C*		*–*
Hinterrad: Ruckdämpfer (n)				*C*		*–*
Benzintank (n)					*P*	*–*
Anzug von Schrauben und Muttern (n)	*C*	*C*		*C*		*–*
Wechsel des Vordergabelöls (n)					*S*	*–*
Schmierung und allgemeine Einfettung (n)				*L*		*–*
Elektrolytenpegel der Batterie		*C*	*C*			*193*

Operazioni di uso e manutenzione principali
Main use and maintenance operations
Principales opérations d’entretien
Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten

SOLLEVAMENTO SERBATOIO CARBURANTE (fig. 29)

Procedete nel modo seguente:



Attenzione
Per evitare fuoriuscite di benzina dello sfiato nel tappo carburante, assicuratevi che il contenuto di benzina sia minore di 5 lt.

Sganciate la leva anteriore (1) dal telaio.
Sollevate il serbatoio e sganciate l'astina di servizio dal supporto.
Appoggiate il serbatoio sull'astina di servizio.
Eseguito l'intervento procedete al rimontaggio eseguendo le operazioni descritte in ordine inverso.

LIFTING THE FUEL TANK (fig. 29)

Proceed as follows:



Warning
Make sure the fuel in the tank is less than 5 litres or fuel may leak out through the filler plug breather.

Release the front lever (1) from the frame.
Lift the tank and unhook the service rod from the support.
Rest the tank onto the rod.
When you have finished, reverse the above procedure to refit.

LEVAGE RÉSERVOIR CARBURANT (fig. 29)

Procédez comme suit:



Attention
Pour éviter que l'essence sorte du reniflard dans le bouchon carburant, assurez-vous que la quantité d'essence à l'intérieur soit au-dessous de 5 l .

Détachez le levier avant (1) du cadre.
Levez le réservoir et décrochez la tige de service du support.
Appuyez le réservoir sur la tige de service.
L'opération effectuée, procédez au remontage suivant dans l'ordre inverse les instructions décrites.

ANHEBEN DES KRAFTSTOFFTANKS
(Abb. 29)

Gehen Sie folgendermaßen vor:


Achtung
Um zu verhindern, daß Benzin aus der Entlüftungsöffnung des Tankverschlusses ausfließen kann, müssen Sie sich davon überzeugen, daß weniger als 5 Liter Benzin im Tank vorhanden sind.

Den vorderen Hebel (1) am Rahmen aushaken.
Den Tank hochheben, dann den Stützstab aushaken.
Den Tank auf dem Stützstab auflegen.
Nachdem Sie den Eingriff abgeschlossen haben, den Zusammenbau vornehmen, dabei müssen die zuvor beschriebenen Arbeiten in umgekehrter Reihenfolge durchgeführt werden.

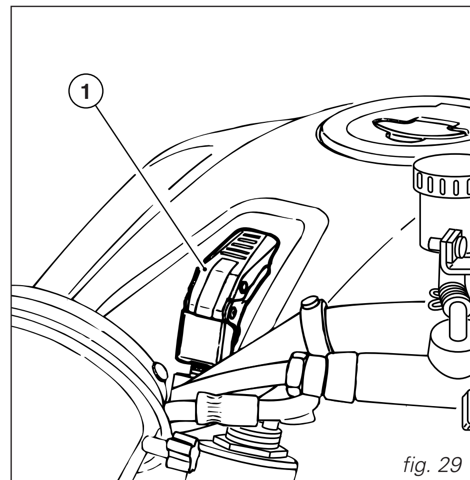


fig. 29

CONTROLLO LIVELLO OLIO MOTORE

Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione posto sul lato destro della coppa olio (fig. 30).
Controllate il livello con il veicolo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo.
Attendete qualche minuto dopo lo spegnimento affinchè il livello si stabilizzi.
Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso.
Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco.
Rimuovete il tappo di carico e aggiungete olio prescritto fino a raggiungere il livello stabilito.
Rimontate il tappo.

CHECKING ENGINE OIL LEVEL

Engine oil level can be checked through the sight glass provided on the right side of the oil sump (fig. 30).
When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine warm.
Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine.
Oil level should be between the marks near the sight glass.
Top up oil level if low.
Undo the filler plug and top up to correct level with recommended oil.
Refit the plug.

CONTROLE NIVEAU D'HUILE MOTEUR

Le niveau d'huile moteur peut être vérifié à travers le hublot de regard placé sur le côté droit du carter huile (fig. 30).
Le moteur chaud, contrôlez le niveau sur le véhicule en position parfaitement verticale.
Attendez quelques minutes afin que le niveau se stabilise.
Le niveau doit se maintenir entre les marques indiquées en correspondance du hublot.
Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint .
Retirez le bouchon de remplissage et ajoutez l'huile prescrite jusqu'à obtenir le niveau établi.
Remontez le bouchon.

KONTROLLE DES MOTORÖLPEGELS

Der Pegel des Motoröls ist über das sich auf der rechten Seite der Ölwanne befindliche Schauauge ersichtlich (Abb. 30).
Kontrollieren Sie den Pegelstand bei einem perfekt senkrecht stehenden Motorrad und bei warmem Motor.
Warten Sie einige Minuten nach dem Ausschalten des Motors ab, bis sich der Pegel stabilisiert.
Der Pegel muß sich innerhalb der Kerben halten, die am Schauauge angebracht wurden.
Erweist sich der Pegelstand als zu niedrig, muß Öl nachgefüllt werden.
Dazu nehmen Sie die Einfüllschraube ab und füllen das vorgeschriebene Öl solange nach, bis der festgelegte Ölstand erreicht wird.
Die Einfüllschraube daraufhin wieder ansetzen.

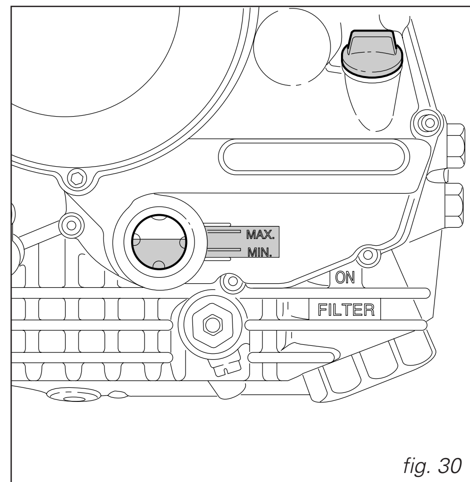


fig. 30

SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E CARTUCCIA FILTRO (fig. 31)



Note

Questa operazione deve essere eseguita a motore caldo in quanto l'olio in queste condizioni risulta più fluido e la sua evacuazione è più rapida e completa.

Posizionare un recipiente sufficientemente capiente sotto al motore.
Rimuovete il tappo di scarico (1) dalla coppa motore e scaricate l'olio usato.



Importante

Non disperdete l'olio usato e/o le cartucce filtro nell'ambiente. Raccogliete l'olio in un contenitore sigillato e portatelo al più vicino centro di recupero per poter essere riciclato.

Controllate che non vi siano particelle metalliche attaccate alla estremità magnetica del tappo di scarico e riavvitatelo nella coppa con la relativa guarnizione. Serrate a fondo.
Utilizzando la chiave speciale disponibile presso il servizio ricambi Ducati oppure con una comune chiave per filtri rimuovete la cartuccia (2) filtro olio dalla coppa.



Importante

Il filtro rimosso non può essere riutilizzato.

Montate una cartuccia nuova, avendo cura di lubrificare con olio motore la guarnizione.
Avvitatela nella sua sede e bloccatela a mano.
Ad ogni 2 cambi d'olio è consigliabile pulire il filtro aspirazione olio a rete.
Svitate il tappo esterno (3) e sfilate l'elemento filtrante.

CHANGING ENGINE OIL AND FILTER CARTRIDGE (fig. 31)



Note

Warm up engine before changing oil. Oil will become thinner and will drain off easily and quickly.

Place a container with adequate capacity under the engine.
Undo the drain plug (1) on the engine sump and drain off oil.



Important

Used oil and/or filter cartridges should be disposed of according to environment protection rules. Collect oil in a container, seal it and bring it to the nearest collecting centre for re-refinement.

Make sure there are no metal residues sticking to the magnet of the drain plug and refit plug into the sump with its seal. Tighten it fully.
Use the special tool available from the Ducati Parts Department or a common wrench for filters, to remove the oil filter cartridge (2) from the sump.



Important

Do not reuse the filter you have just removed.

Install a new cartridge, be sure to smear some oil on the seal.
Fit the cartridge into its seat and snug it tight.
The suction net filter should be cleaned every 2 oil changes.
Undo the outer plug (3) and extract the filter element.

VIDANGE HUILE MOTEUR ET REMPLACEMENT CARTOUCHE FILTRE (fig. 31)



Notes

Cette opération doit être effectuée lorsque le moteur est chaud, car l'huile dans cette condition est plus fluide et son évacuation sera plus rapide et totale.

Positionnez un récipient de capacité suffisante sous le moteur.
Retirez le bouchon de vidange (1) du carter moteur et évacuez l'huile usée.



Important

Ne jetez pas l'huile usée et/ou les cartouches du filtre aux ordures car elles sont polluantes. Recueillez l'huile dans un conteneur étanche et amenez-la au centre de récupération plus proche, pour son recyclage.

Veillez à ce qu'aucune particule métallique ne demeure attachée à l'extrémité magnétique du bouchon de vidange et vissez-le de nouveau au carter avec le joint correspondant. Serrez à fond.
A l'aide d'une clé spéciale, disponible auprès du service pièces détachées Ducati , ou avec une clé standard à filtres, retirez la cartouche (2) de filtrage huile du carter.



Important

Le filtre retiré ne peut pas être réutilisé.

Montez une cartouche neuve en prenant soin de lubrifier le joint avec de l'huile moteur.
Vissez-la dans son emplacement et serrez-la à la main.

MOTORÖLWECHSEL UND AUSTAUSCH DES FILTEREINSATZES (Abb. 31)



Merke

Dieser Arbeitsgang muß an einem warmen Motor vorgenommen werden, da das Öl unter diesen Bedingungen flüssiger ist und daher dessen Ablaß schneller und vollständiger erfolgen kann.

Stellen Sie einen Behälter mit ausreichendem Fassungsvermögen unter den Motor. Schrauben Sie die Ablaßschraube (1) aus der Ölwanne aus und lassen Sie das Öl durch die Öffnung auslaufen.



Wichtig

Vermeiden Sie absolut eine Umweltverschmutzung durch das verbrauchte Öl oder durch alte Filtereinsätze. Das Öl muß in einem versiegelten Behälter gesammelt werden und dem nächst gelegenen Wiederaufbreitungszentrum abgeliefert werden, wo es aufbereitet werden kann.

Kontrollieren Sie, daß keine Metallteilchen am magnetischen Endstück der Ablaßschraube angehaftet sind, dann können Sie diesen Verschluß gemeinsam mit seiner Dichtung wieder in die Ölwanne einschrauben. Bis auf Anschlag festziehen.
Unter Anwendung des Spezialschlüssel, der über den Ersatzteildienst der Ducati erhältlich ist, oder eines üblichen Filterabnahmeschlüssels den Filtereinsatz (2) des Ölfilters aus der Ölwanne nehmen.

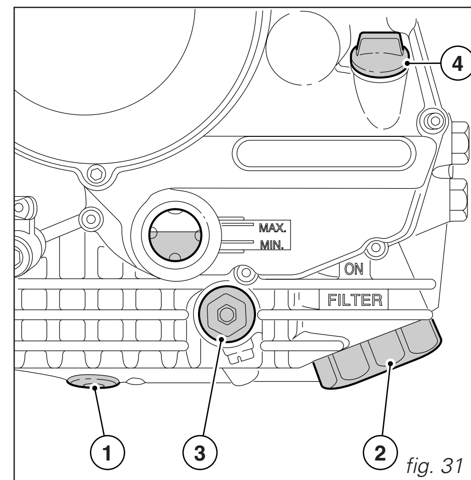


fig. 31

Procedete alla sua pulizia con aria compressa e benzina facendo attenzione a non lacerare la reticella.
Rimontate applicando la relativa guarnizione e serrate a fondo.
Rimuovete il tappo di carico (4) ed effettuate il rifornimento con olio del tipo prescritto (ved. tabella “Rifornimenti”) fino a raggiungere il livello max. indicato nell’oblò.



Importante
Se utilizzate contenitori o imbuti verificate che risultino perfettamente puliti: l’ingresso nel motore di corpi estranei può danneggiarlo gravemente.

Chiudete il tappo di carico e fate funzionare il motore al minimo per qualche minuto.
Verificate che non ci siano perdite di olio e che la lampada spia sul cruscotto si spenga dopo qualche secondo dall’accensione del motore. In caso contrario fermate il motore ed eseguire le opportune verifiche.
Spegnete il motore e dopo qualche minuto controllate che il livello dell’olio corrisponda a quello prescritto; se necessario ripristinare il livello max.

To clean the filter, blow it with compressed air and use gasoline. Be sure not to tear the net.
When refitting, install the seal and tighten fully.
Undo the filler plug (4) and fill in recommended oil (see “Topping- ups” chart) up to the max level marked on the sight glass.



Important
Make sure any containers or funnels you are using are perfectly clean. Any foreign matters getting into the engine may lead to severe damage.

Tigthen the filler plug and let the engine run at idling speed for a few minutes.
Make sure there are no oil leaks and that the light on the instrument panel goes out a few instants after engine has started. If not so, stop the engine and perform all checks required.
Switch off the engine, allow a few minutes, then check that oil level is correct. Top up to max level if needed.

Toutes les 2 vidanges d’huile il est bien de nettoyer le filtre en crépine d’admission huile.
Dévissez le bouchon extérieur (3) et sortez l’élément de filtration.
Procédez au nettoyage à l’air comprimé et essence, en prenant garde à ne pas déchirer la crépine.
Remontez en appliquant le joint correspondant et serrez à fond.
Retirez le bouchon de remplissage (4) et remplissez avec de l’huile du type prescrit (voir tableau «Ravitaillements») Jusqu’à atteindre le niveau max. indiqué sur le hublot.



Important
Si vous utilisez des récipients ou entonnoirs, veillez à ce qu’ils soient parfaitement propres: l’introduction de corps étrangers dans le moteur peut l’endommager sérieusement.

Fermez le bouchon de remplissage et mettez le moteur en marche au ralenti quelques minutes.
Veillez à ce qu’il n’y ait pas de fuites d’huile et que la lampe témoin, sur le tableau de bord, s’éteigne quelques secondes après l’allumage du moteur.
S’il n’en est ainsi, fermez le moteur et effectuez les modifications qui conviennent.
Arrêtez le moteur et après quelques minutes contrôlez si le niveau d’huile correspond au niveau prescrit; s’il y a lieu, rétablir le niveau max.



Wichtig

Der entfernte Filter darf nicht wiederverwendet werden.

Montieren Sie nun den neuen Filtereinsatz auf und schmieren Sie dabei dessen Dichtung mit etwas Motoröl ein.
Schrauben Sie den Einsatz ein und ziehen Sie ihn mit der Hand fest.
Nach jedem zweiten Ölwechsel ist es empfehlenswert, den Netzfilter in der Ölansaugung zu säubern.
Schrauben Sie dazu den äußeren Verschluß (3) aus und ziehen Sie dann das Filterelement heraus.
Nun können Sie die Reinigung unter Anwendung eines Druckluftstrahls und mit Benzin vornehmen. Achten Sie jedoch dabei darauf, daß Sie das Drahtnetz nicht beschädigen.
Daraufhin können Sie den Netzfilter gemeinsam mit dessen Dichtung wieder montieren und auf Anschlag anziehen.
Die Einfüllschraube (4) abnehmen, dann solange Öl des vorgeschriebenen Typs (siehe Tabelle „Betriebsstoffe") nachfüllen, bis das Erreichen der max. Pegelanzeige über das Schauauge erkennbar ist.



Wichtig

Wenn Sie dabei Behälter oder Trichter verwenden, müssen Sie sich zuvor davon überzeugen, daß diese vollkommen sauber sind. Ein Einlaß von Fremdkörpern in den Motorkreislauf kann zu schweren Beschädigungen am Motor selbst führen.

Schrauben Sie die Einfüllschraube nun wieder ein und betreiben Sie den Motor einige Minuten im Leerlauf.

Kontrollieren Sie, ob Ölverluste feststellbar sind und ob die entsprechende Kontrolleuchte am Instrumentenbrett einige Sekunden nach dem Zünden des Motors erlischt. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie den Motor anhalten und die angemessenen Kontrollen durchführen. Schalten Sie den Motor ab und kontrollieren Sie nach einigen Minuten, ob der Ölpegel dem vorgeschriebenen Stand entspricht. Falls erforderlich, den Ölstand auf den max. Pegel bringen.

SOSTITUZIONE FILTRO ARIA (fig. 32)

Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti sulla tabella manutenzione periodica. Per accedere alla scatola filtro è necessario sollevare il serbatoio carburante nel modo descritto a pag. 164.
Per rimuovere il filtro operate come segue:
Sganciate le linguette (1) di fissaggio del coperchio su entrambi i lati della scatola filtro.
Rimuovete il coperchio (2).
Rimuovete la cartuccia filtro e sostituitela.


Importante
Un filtro intasato, riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di benzina, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni nelle candele. Non usate il motociclo senza filtro. Le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.

Reinstallate correttamente la cartuccia nella sede della scatola filtro e rimontate tutti gli elementi rimossi.


Importante
In caso di impiego su strade particolarmente polverose o umide provvedete alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto.

CHANGING AIR FILTER (fig. 32)

Replace the air filter at the required intervals shown in the routine maintenance chart. The air box is accessible after lifting the fuel tank as described on page 164.
To remove the filter, proceed as follows:
Release the cover clips (1) on both sides of the air box.
Take off the cover (2).
Remove the filter cartridge and fit a new one.


Important
A clogged filter will reduce air intake, increase fuel consumption, reduce engine power, and foul spark plugs. Do not use the motorcycle without filter or suspended matters could get into the engine and cause damage.

Install the cartridge into the seat in the air box and refit all the parts you have removed.


Important
If you are using the motorcycle on dusty or very wet roads, replace filter more frequently than recommended intervals.

REMPLACEMENT FILTRE À AIR (fig. 32)

Le filtre à air doit être remplacé avec la périodicité indiquée sur le tableau d'entretien périodique. Pour accéder à la boîte à filtre il faut lever le réservoir carburant ainsi qu'il est décrit à la page 164.
Pour retirer le filtre agissez comme suit:
Décrochez les languettes (1) de fixation du couvercle sur les deux côtés de la boîte à filtre.
Retirez le couvercle (2).
Retirez la cartouche du filtre et remplacez-la.


Important
Un filtre colmaté réduit l'entrée de l'air, ce qui fait augmenter la consommation d'essence, diminuer la puissance du moteur et engendrer de la calamine sur les bougies. N'utilisez pas le motocycle sans filtre. Les impuretés de l'air pourraient entrer dans le moteur en l'endommageant.

Remontez correctement la cartouche dans l'emplacement de la boîte à filtre et remontez tous les éléments ôtés.


Important
En cas d'utilisation sur des routes particulièrement poussiéreuses ou humides, effectuez le remplacement à des intervalles plus rapprochés par rapport à la cadence prescrite.

AUSTAUSCH DES LUFTFILTERS (Abb. 32)

Der Luftfilter muß in den von der Tabelle für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten vorgeschriebenen Zeitabständen ausgetauscht werden. Um an den Filterkasten gelangen zu können, müssen Sie den Kraftstofftank, so wie auf Seite 165 beschrieben, anheben.
Zur Abnahme des Filters müssen Sie folgendermaßen vorgehen:
Die Befestigungsklammern (1) des Deckels an beiden Seiten des Filterkastens aushaken.
Den Deckel (2) abnehmen.
Den Filtereinsatz entfernen und austauschen.


Wichtig
Ein verstopfter Filter reduziert den Lufteinlaß, was einen erhöhten Benzinverbrauch mit sich bringt, dabei gleichzeitig die Motorleistung mindert und Verkrustungen an der Zündkerzen verursacht. Verwenden Sie Ihr Motorrad niemals ohne Filter. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilchen könnten sonst in den Motor gelangen und diesen beschädigen.

Den Filtereinsatz korrekt in seinen, sich im Filterkasten befindlichen Sitz einbauen, dann alle abgenommenen Elemente wieder montieren.


Wichtig
Falls Sie Ihr Motorrad auf besonders staubigen Straßen oder in einer feuchten Umgebung fahren, müssen sie den Austausch häufiger als vorgeschrieben ausführen.

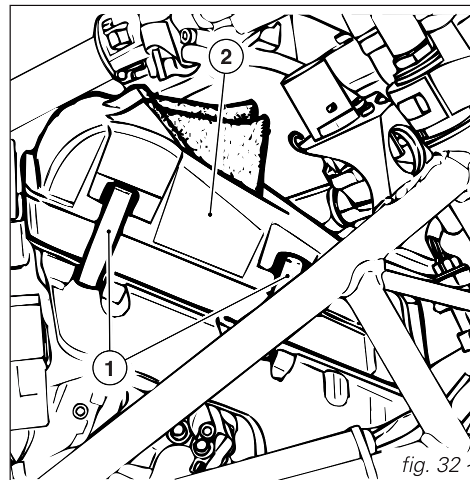


fig. 32

REGOLAZIONE DEL CAVO COMANDO GAS

La manopola di comando del gas in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 1,5÷2,0 mm. Se è necessario regolarla, agite sugli appositi registri (1, fig. 33) situati in corrispondenza del comando stesso.

PULIZIA E SOSTITUZIONE CANDELE *(fig. 34)*

La candela costituisce un elemento molto importante del motore e va periodicamente controllato. Questa operazione è relativamente facile e veloce e Vi permetterà di verificare il buono stato di funzionamento del motore.
Sfilate le pipette dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave di corredo.
Verificate la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro è testimone di un buono stato del motore. Se trovate colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituite la candela e riferite quanto riscontrato al Vostro Concessionario.
Controllate anche l'usura dell'elettrodo centrale. Se risulta consumato o vetroso, sostituite la candela.
Controllate la distanza fra gli elettrodi: deve essere di 0,6 mm.



Importante
Se dovete operare una regolazione piegate con molta attenzione l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, pùò causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.

THROTTLE CABLE ADJUSTMENT

The throttle cable must have a free play of 1.5–2.0 mm, measured at the edge of the twistgrip, at all positions of the handlebars. If it needs adjusting, use the suitable adjusters (1, fig. 33) provided on the throttle control.

CLEANING AND REPLACING THE SPARK PLUGS *(fig. 34)*

Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals. This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition.
Remove the spark plug caps from the cylinder head using the wrench supplied with the bike.
Check the colour of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even colour is a sign of good engine condition. If colour has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to your Dealer.
Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.
Check electrode gap: it should be 0.6 mm.



Important
If the gap needs adjusting, be very careful when bending the side electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.

Clean the electrode and the insulating material accurately using a small metal brush and check seal condition.

REGLAGE CABLE DE COMMANDE GAZ

La poignée de commande du gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de 1,5÷2,0 mm, mesurée sur le bord de la poignée. S'il y a lieu de la reprendre, agir sur les éléments de réglage correspondants (1, fig. 33) situés en correspondance de la commande elle-même.

NETTOYAGE ET REMPLACEMENT DES BOUGIES *(fig. 34)*

La bougie constitue un élément du moteur très important qui doit être périodiquement contrôlé. Cette opération est assez facile et rapide et vous permettra de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.
Sortez les antiparasites des bougies et enlevez -les des culasses en utilisant la clé en dotation.
Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale: une couleur marron claire uniforme (rouge brique) révèle un bon fonctionnement du moteur. Si vous constatez des coloris différents ou de la calamine sombre, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à votre concessionnaire.
Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale. Si elle est présente usée ou vitreuse, remplacez la bougie.
Contrôlez l'écart entre les électrodes: il doit être de 0,6 mm.



Important
Si vous devez effectuer un réglage, inclinez l'électrode latérale en faisant très attention. Un écart plus ou moins important peut rendre le moteur moins performant, peut être à l'origine de difficultés de démarrage ou

REGULIERUNG DES GASZUGKABELS

Der Gasgriff muß, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen, einen Leerhub von 1,5÷2,0 mm aufweisen. Falls sich hier eine Einstellung als erforderlich erweist, müssen Sie dazu die entsprechende Einstellvorrichtungen (1, Abb. 33), die sich auf der Steuerung selbst befindet, verwenden.

REINIGUNG ODER AUSTAUSCH DER ZÜNDKERZEN (Abb. 34)

Die Zündkerze stellt ein sehr wichtiges Element des Motors dar. Der hier beschriebene Arbeitsvorgang ist relativ einfach und schnell auszuführen. Er wird Ihnen es darüber hinaus ermöglichen, den guten Funktionszustand des Motors zu überprüfen.
Die Anschlußkontakte von den Zündkerzen abziehen, dann letztere unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf nehmen.
Überprüfen Sie die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode: eine gleichmäßige hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand. Falls Sie anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen vorfinden, müssen Sie die Zündkerze austauschen und Ihre Feststellungen an Ihren Händler weitergeben.
Kontrollieren Sie auch den Verschleiß der seitlichen Elektrode. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, müssen Sie die Zündkerze austauschen.
Kontrollieren Sie außerdem den Abstand zwischen den Elektroden: er muß 0,6 mm betragen.

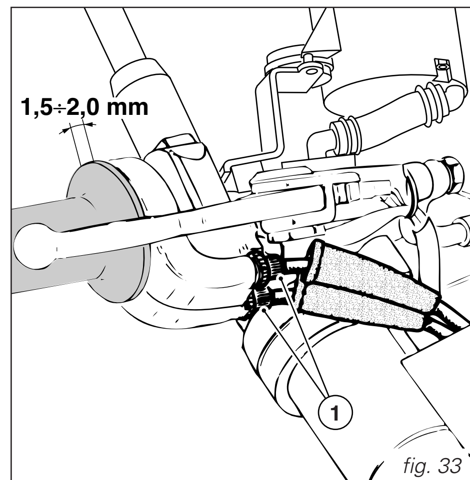


fig. 33

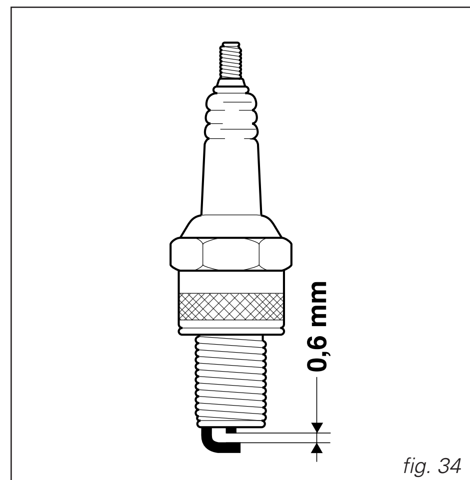


fig. 34

Pulite accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificate la condizione della guarnizione.
Pulite con cura la sede sulla testa facendo attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.
Rimontatela sulla testa effettuando un primo serraggio a mano di tutto il filetto. Serrate la candela alla coppia prescritta. Se non disponete di una chiave dinamometrica potete operare, dopo il serraggio a mano, una ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.


Importante
Non usate candele con un grado termico inadeguato o con lunghezza del filetto non regolamentare. La candela deve essere fissata bene. Una candela fissata male può scaldarsi e danneggiare il motore.

Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.
Refit spark plug into cylinder head. Snug it finger-tight until it is fully seated into the head. Tighten the spark plug at the required torque. If you do not have a torque wrench, you can use the wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.


Important
Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened firmly. A loose spark plug may overheat and damage the engine.

problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyez scrupuleusement l'électrode et l'isolation à l'aide d'une petite brosse métallique et contrôlez la condition du joint.
Nettoyez soigneusement la culasse, en prenant garde à ne pas faire tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.
Remontez-la sur la culasse en réalisant un premier serrage à la main au bout du filet. Serrez la bougie au couple de serrage préconisé. Si vous ne disposez pas d'une clé dynamométrique, vous pouvez effectuer, après le serrage à la main, une autre rotation de 1/2 tour à l'aide de la clé en dotation.


Important
N'utilisez pas de bougies avec un degré thermique non approprié ou avec une longueur de filet non réglementaire. La bougie doit être bien fixée. Une bougie mal fixée peut se chauffer et porter préjudice au moteur.



Wichtig

Beim Durchführen einer Einstellung müssen Sie die seitliche Elektrode mit besonderer Vorsicht umbiegen. Ein größerer oder kleiner Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierigkeiten beim Anlassen oder zu Betriebsproblemen im Leerlauf führen.

Säubern Sie die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen und überprüfen Sie den Zustand der Dichtung. Reinigen Sie sorgfältig den Sitz auf dem Zylinderkopf und achten Sie dabei darauf, daß keine Fremdkörper in das Innere der Verbrennungkammer fallen.
Die Zündkerze nun wieder auf den Zylinderkopf montieren, dann einen ersten Anzug über das gesamte Gewinde durchführen. Die Zündkerze auf das vorgeschriebe Anzugsmoment bringen. Falls Sie über keinen Drehmomentenschlüssel verfügen, können Sie nach dem manuellen Abziehen, eine weitere 1/2 Drehung unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels anbringen.



Wichtig

Verwenden Sie keine Zündkerzen, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine unreguläre Gewindelänge haben. Die Zündkerze muß immer gut befestigt werden. Eine schlecht befestigte Zündkerze kann sich erhitzen und den Motor beschädigen.

CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENI E FRIZIONE

Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di ***MIN*** *(fig. 35) evidenziata sui rispettivi serbatoi. Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.*

IMPIANTO FRENI

Se rilevate un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante che le pastiglie freno siano ancora in buone condizioni, rivolgetevi al Vostro Concessionario Ducati per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

IMPIANTO FRIZIONE

Se il gioco della leva di comando è eccessivo e la moto salta o si arresta all'inserimento della marcia, ciò è indice della presenza di aria nell'impianto. Rivolgetevi al Vostro Concessionario Ducati per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

CHECKING BRAKE AND CLUTCH FLUID LEVEL

Fluid level should never fall below the ***MIN*** *mark on each reservoir (fig. 35). If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the systems involved.*

BRAKE SYSTEM

If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact your Ducati Dealer to have the system inspected and any air drained out of the circuit.

CLUTCH SYSTEM

If the control lever has exceeding play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact your Ducati Dealer to have the system inspected and air drained out.

CONTROLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREINS ET D'EMBRAYAGE

Le niveau ne doit pas descendre au-dessous de la marque ***MIN*** *(fig. 35) indiquée sur les réservoirs respectifs. Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.*

SYSTEME DE FREINAGE

Si vous constatez du jeu au niveau du levier ou de la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient encore en bon état, contactez votre Concessionnaire Ducati pour une vérification et une purge du système.

SYSTEME D'EMBRAYAGE

Si le jeu du levier de commande est trop important et la moto donne des à-coups ou s'arrête lors du passage de la vitesse, cela signale qu'il y a de l'air à l'intérieur du système. Adressez vous à Votre Concessionnaire Ducati pour une vérification et pour une purge du système.

KONTROLLE DES BREMS-UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEITSPEGELS

*Der Pegel darf nicht unter die jeweilige Kerbe des **MIN**-Standes (Abb. 35), die auf den entsprechenden Gefäßen angebracht ist, absinken. Ein unzureichender Pegelstand erleichtert den Einlaß von Luft in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.*

BREMSANLAGE

Falls Sie ein übermäßiges Spiel des Bremssteuerhebels oder des Bremspedals feststellen können, obwohl die Bremsbeläge sich noch in einem guten Zustand befinden, müssen Sie sich an Ihren Ducati-Händler wenden und dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung des Anlage durchführen lassen.

KUPPLUNGSANLAGE

Falls das Spiel des Steuerhebels übermäßig ist und das Motorrad ruckt oder beim Einlegen eines Gangs stehen bleibt, sind dies Anzeichen dafür, daß Luft in der Anlage vorhanden ist. Sie müssen sich in diesen Fällen an Ihren Ducati-Händler wenden und dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.

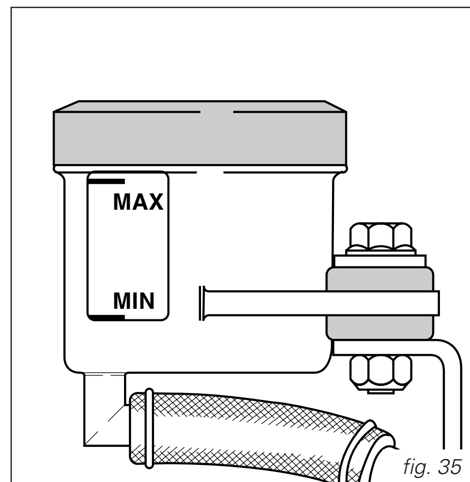


fig. 35

RABBOCCO FLUIDO FRENI E FRIZIONE (fig. 36)

*Per rabboccare il livello procedete come segue:
Ruotate il semimanubrio per livellare il serbatoio.
Rimuovete il coperchio del serbatoio. Il coperchio del serbatoio del freno anteriore è fissato con due viti (A) a croce, e relativi dadi (B), che devono essere rimosse.
Riempite il serbatoio con liquido prescritto fino al livello massimo.*



Attenzione
Il fluido dei freni e della frizione può essere irritante. Evitare il contatto con gli occhi. In caso di contatto, lavate abbondantemente con acqua e chiamate un medico.



Importante
Usate soltanto fluido del tipo prescritto, usando un barattolo ancora sigillato. Maneggiate con attenzione il fluido, poichè potrebbe danneggiare la vernice. Fate attenzione che nessun tipo di contaminante (sporco, acqua ecc.) entri nel serbatoio del fluido. Cambiate il liquido dei freni in tutto il sistema frenante se desiderate passare ad un'altra marca di liquido.

TOPPING UP BRAKE AND CLUTCH FLUID (fig. 36)

*To top up fluid level, proceed as follows:
Turn the handlebar until reservoir is level.
Take off reservoir cover. The cover of the front brake reservoir is fixed with two cross-slot screws (A), and their nuts (B), that should be removed.
Fill recommended fluid into the reservoirs up to maximum level.*



Warning
Brake and clutch fluid may cause irritation. Avoid contact with eyes. In case of contact, wash thoroughly with water and seek medical advice.



Important
Use only fluid of the recommended type from a sealed can. Fluid should be handled with care, as it may dissolve paintwork. Make sure that no foreign matters (dirt, water, etc.) contaminate the fluid in the reservoir. When you wish to switch to a different make, change the brake fluid in the entire brake circuit.

REMISE A NIVEAU DU LIQUIDE DE FREINS ET D'EMBRAYAGE (fig. 36)

*Pour remettre à niveau procédez comme suit:
Tournez le demi-guidon pour mettre en position horizontale le réservoir.
Retirez le couvercle du réservoir. Le couvercle du réservoir du frein avant est fixé par deux vis cruciformes (A), et écrous correspondants (B), qui doivent être ôtées.
Remplissez le réservoir avec le liquide prescrit jusqu'au niveau maximum.*



Attention
Le fluide des freins et de l'embrayage peut être irritant. Evitez le contact avec les yeux. En cas de contact, lavez abondamment à l'eau et appelez un médecin.



Important
N'utilisez que le liquide conseillé, contenu dans un récipient hermétiquement fermé. Manier le fluide avec beaucoup de soin. Il pourrait abîmer la peinture. Faites attention à ce qu'aucun agent contaminant (crasse, eau, etc.) pénètre dans le réservoir du fluide. Si vous souhaitez changer la marque du liquide, vidangez le liquide des freins de tout le système de freinage.

NACHFÜLLEN DER BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT (Fig. 36)

Zum Nachfüllen der Flüssigkeit geht man wie folgt vor:
Die Lenkerhälfte hin und her drehen, um so den Behälter zu nivellieren.
Den Behälterdeckel abnehmen. Der Deckel des Bremsflüssigkeitsbehälters der Vorderradbremse ist mit zwei Kreuzschrauben (A), und den entsprechenden Mutter (B) befestigt, die hier entfernt werden müssen.
Füllen Sie den Behälter nun bis zum Erreichen der Maximalanzeige mit der vorgeschriebenen Flüssigkeit auf.


Achtung
Die Brems- und die Kupplungsflüssigkeiten können zu Entzündungen führen. Daher dürfen sie nicht mit den Augen in Kontakt kommen. Sollte dies dennoch vorkommen, müssen die Augen gründlich mit Wasser ausspülen und einen Arzt rufen.


Wichtig
Verwenden Sie ausschließlich nur die vorgeschriebenen Flüssigkeiten aus einer noch versiegelten Dose. Sie müssen bei der Handhabung der Flüssigkeit mit besonderer Vorsicht vorgehen, da sie den Lack Ihres Motorrads beschädigen könnte. Achten Sie darauf, daß keinerlei Art an Verschmutzungen (Schmutz, Wasser, usw.) in den Flüssigkeitentank gelangen kann. Falls Sie auf eine andere Flüssigkeitenmarke umsteigen wollen, müssen Sie die Bremsflüssigkeit im gesamten Bremssystem austauschen.

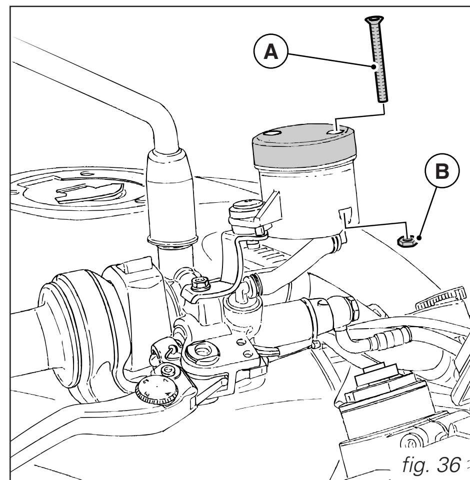


fig. 36

Rimontaggio

Rimontate gli elementi rimossi facendo attenzione ad installare correttamente la membrana interna nel coperchio.
Verificate che non vi siano perdite di fluido e che le tubazioni siano in perfetto stato senza crepe o strozzature: azionate i comandi e controllate che rispondino correttamente.



Importante
Ogni 20.000 Km è consigliabile sostituire tutto il fluido dell'impianto freni e frizione. Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni.

VERIFICA USURA PASTIGLIE FRENO

Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni senza doverle rimuovere dalla pinza ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale di attrito (fig. 37).



Importante
Se anche una sola delle pastiglie risulta consumata sarà necessario sostituirle entrambe.

Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgetevi presso il Vostro Concessionario Ducati.

Refitting

Refit any parts you have removed. Be sure to fit the inner membrane into the cover in the correct position.
Make sure there are not leaks. The lines should be in good condition. Check them for any cracks or kinks. Work the controls to make sure they operate correctly.



Important
Brake and clutch fluid should be changed every 20,000 Km. The lines should be replaced every 4 years.

CHECKING BRAKE PADS FOR WEAR

To facilitate inspection without removing the pads from the calipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition (fig. 37).



Important
Brake pads should always be replaced in pairs, even if only one of them is worn out.

Have the brake pads replaced at your Ducati Dealer's shop.

Remontage

Remontez les éléments retirés en prenant soin de bien installer la membrane interne dans le couvercle.
Veillez à ce qu'il n'y ait pas de fuites de fluide et que les tubulures soient en parfait état, sans fissures ni étranglements: actionnez les commandes et contrôlez qu'elles répondent correctement.



Important
Tous les 20.000 Km il est conseillé de vidanger tout le fluide du système de freinage et embrayage. Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer toutes les tubulures.

VERIFICATION DE L'USURE DES PLAQUETTES DE FREINS

Pour rendre plus aisé le contrôle des plaquettes des freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette présente un indicateur d'usure. Sur une plaquette en bon état les rayures, obtenues sur le matériau de frottement doivent être bien visibles (fig. 37).



Important
Si vous constatez l'usure même d'une seule plaquette, il faudra remplacer les deux.

Pour le remplacement des plaquettes de frein, contactez votre Concessionnaire Ducati.

Montage
Montieren Sie die zuvor abgenommen Teile wieder auf und achten Sie dabei darauf, daß die innere Membrane wieder richtig im Deckel installiert wird. Prüfen Sie, daß keine Flüssigkeitverluste zu erkennen sind und daß sich die Leitungen in einem perfekten Zustand befinden, d.h. ohne Risse oder Verengungen. Betätigen Sie die jeweiligen Steuerungen und kontrollieren Sie dabei, ob Sie noch in korrekter Weise ansprechen.


Wichtig
Es wird empfohlen, die gesamte Flüssigkeit in der Brems- und Kupplungsanlage jeweils alle 20.000 km auszuwechseln. Alle 4 Jahre wird dagegen ein Austausch aller zu diesem System gehörenden Leitungen empfohlen.

VERSCHLEISSKONTROLLE AN DEN BREMSBELÄGEN

Um die Kontrolle der Bremsbeläge zu erleichtern, ohne daß Sie dafür erst die Bremszangen abnehmen müssen, wurden an den Bremsbelägen eine entsprechende Verbrauchsanzeige vorgesehen. Auf einem Bremsbelag, der sich in einem guten Zustand befindet, müssen die auf den Reibungsmaterial angebrachten Kerben noch gut ersichtlich sein (Abb. 37).


Wichtig
Auch wenn nur einer der Bremsbeläge verbraucht ist, müssen alle beide ausgetauscht werden.

Für den Austausch der Bremsbeläge müssen Sie sich an Ihren Ducati-Händler wenden.

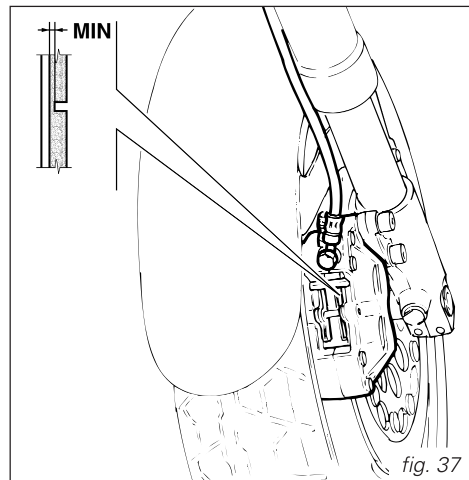


fig. 37

REGOLAZIONE TENSIONE CATENA

Fate girare lentamente la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena risulta più tesa.
Con motociclo sul cavalletto laterale, spingete la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone. (vedi targhetta adesiva). Il ramo inferiore della catena deve poter compiere una escursione di 20÷25mm (fig. 38.1).
Per registrare la tensione procedete come segue:
allentate il dado (1, fig. 38.2) del perno ruota.
avvitate della stessa entità, in senso orario, la vite (2) su entrambi i lati del forcellone per aumentare la tensione o svitate per diminuirla.
In quest'ultimo caso è necessario spingere in avanti la ruota.



Importante
Una catena non correttamente tesa causa una veloce usura degli organi di trasmissione.

Verificate la corrispondenza, su entrambi i lati del forcellone, delle tacche di posizionamento; in questo modo sarà garantito il perfetto allineamento della ruota.
Bloccate il dado (1) del perno ruota alla coppia prescritta.
Bloccate le viti (2) di registro alla coppia prescritta.

CHAIN ADJUSTMENT

Turn the rear wheel slowly until you find the position where chain tension is highest. With the motorcycle on the side stand, push it up pressing with a finger at the point where it intersects with swing arm centreline (see sticker on the swing arm). The lower portion of the chain should have a slack of 20–25mm (fig. 38.1).
Chain tension is adjusted as follows:
slacken the nuts (1, fig. 38.2) of the wheel spindle.
tighten or slacken the screw (2) on both sides of the swing arm to increase or reduce chain tension.
Adjust evenly on both sides. If you are slackening the chain, you will have to push the wheel forward.



Important
Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.

Make sure you have adjusted to the same setting marks on both sides of the swing arm. This will ensure perfect wheel alignment.
Torque up wheel spindle nut (1) to the required torque.
Torque up adjuster screws (2) to the required torque.

REGLAGE DE LA TENSION DE LA CHAINE

Faites tourner lentement la roue arrière pour trouver la position où la chaîne se présente tendue davantage. Il faudra donc placer le motocycle sur sa béquille latérale et pousser cette portion vers le haut en correspondance du milieu du bras oscillant (voir autocollant). La portion inférieure de la chaîne doit avoir une excursion de 20÷25mm (fig. 38.1).
Pour régler la tension procéder comme suit:
desserrez l'écrou (1, fig. 39.2) de l'axe de roue.
Serrez pareillement, dans le sens des aiguilles d'une montre, la vis (2) des deux côtés du bras oscillant pour la tendre davantage ou desserrez pour obtenir l'effet contraire.
Dans ce cas-ci il faut pousser la roue en avant.



Important
Une chaîne mal tendue provoque l'usure précoce des organes de transmission.

Vérifiez la correspondance, des deux côtés du bras oscillant, des repères de positionnement. Aussi sera garanti le parfait alignement de la roue.
Bloquez l'écrou (1) de l'axe de roue au couple de serrage préconisé.
Bloquez les vis (2) de réglage au couple de serrage préconisé.

EINSTELLUNG DER KETTENSPANNUNG

Drehen Sie das hintere Rad langsam, um so die Position, in der die Kette am meisten gespannt ist, bestimmen zu können. Für eine entsprechende Kontrolle muß das Motorrad auf den Seitenständer gestellt werden, dann können Sie die Kette an der Mittellinie der Schwinge mit einem Finger nach oben (siehe Aufkleber) drücken. Der untere Kettenzweig muß einen Ausschlag 20÷25mm (Abb.38.1) aufweisen.
Zum Einstellen der Spannung geht man folgendermaßen vor:
Die Mutter (1, Abb. 39.2) des Radzapfen lockern.
Die Schraube (2), im Uhrzeigersinn drehend und im gleichen Ausmaß, an beiden Seiten der Schwinge anschrauben und so die Spannung erhöhen. Für deren Minderung muß sie dagegen aufgeschraubt werden. In diesem Fall ist es jedoch erforderlich das Rad nach vorne zu schieben.


Wichtig
Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Übertragungsorgane.

Überprüfen Sie auf beiden Seiten der Schwinge auf die Übereinstimmung der Ausrichtbezugskerben; in dieser Weise kann garantiert werden, daß das Rad perfekt auf Flucht liegt.
Nun müssen Sie die Mutter (1) des Radzapfen auf das vorgeschriebe Anzugsmoment bringen.
Die Kettenspannungschrauben (2) auf das vorgeschnriebe Anzugsmoment bringen.

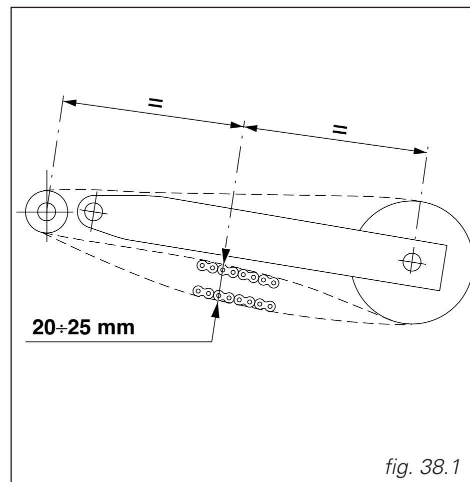


fig. 38.1

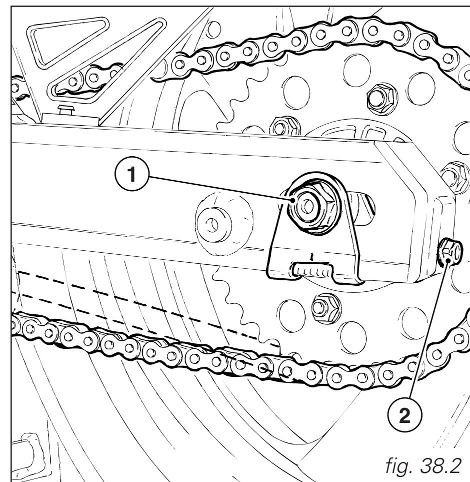


fig. 38.2

LUBRIFICAZIONE DELLA CATENA

La catena del Suo motociclo è provvista di anelli OR per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione. Per non danneggiare queste guarnizioni utilizzate per la pulizia della catena gasolio o kerosene. Altri solventi non specifici per catene con OR o un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore potrebbe danneggiarli irrimediabilmente. Dopo la pulizia asciugate la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela in ogni suo elemento con il lubrificante prescritto *(vedi a pag. 110).*



Importante
L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare drasticamente la catena stessa, la corona e il pignone motore.

CHAIN LUBRICATION

The chain fitted on your motorcycle has OR seals that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts. Use gasoline or kerosene to clean the chain to avoid damage to these OR seals. The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for OR chains or washed using steam or water jets. After cleaning, blow the chain dry and apply the recommended lubricant on each link *(see page 112).*



Important
Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

GRAISSAGE DE LA CHAINE

La chaîne de votre motocycle est pourvue de joints toriques à protection des organes de coulissement contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints, utilisez du gasoil ou kérosène. D'autres solvants non appropriés aux chaînes avec OR, ou un lavage trop violent par des machines à jets de vapeur, pourraient les endommager irrémédiablement. Après le nettoyage, séchez la chaîne à l'air comprimé, ou à l'aide de matière absorbante et graissez-la à chacun de ses élément avec la graisse conseillée *(voir la page 114).*



Important
L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager sérieusement la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

SCHMIERUNG DER KETTE

Die Kette Ihres Motorrads ist mit O-Ringen ausgestattet, um so die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht erhalten zu können. Um diese Dichtungen nicht zu beschädigen, dürfen Sie für die Reinigung der Kette nur Dieselöl oder Kerosin verwenden. Anderweitige Produkte, d.h. Lösungsmittel, die nicht für mit O-Ringen ausgestattete Ketten spezifiziert sind oder eine zu stark einwirkende Reinigung unter Anwendung von Dampfstrahlreinigern könnten die Ringe unwiederbringlich beschädigen. Nach der Reinigung müssen Sie die Kette mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und sie dann, in allen ihren Teilen, mit dem vorgeschriebenen Schmiermittel (siehe auf Seite 116) schmieren.



Wichtig
Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu drastischen Schäden des Kranzes, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

LUBRIFICAZIONE ARTICOLAZIONI

Periodicamente è necessario controllare la condizione delle guaine esterne dei cavi di comando acceleratore e del cavo comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel ricoprimento plastico esterno. Verificate agendo sul comando il funzionamento scorrevole del cavo interno: se si manifestano attriti o impuntamenti fatelo sostituire dal Vostro Concessionario Ducati. Per scongiurare questi inconvenienti lubrificate periodicamente le estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso prescritto.
Nel caso della trasmissione acceleratore è consigliabile aprire il comando, svitando le 2 viti di fissaggio (A, fig. 39), quindi ingrassare le estremità dei cavi e la carrucola.


Attenzione
Richiudete con molta attenzione il comando inserendo i cavi nella carrucola.

Bloccate il coperchio con le due viti di fissaggio.

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso prescritto tutti i punti soggetti ad attrito.

LUBRIFICATING CABLES AND JOINTS

The condition of the outer sheaths of the throttle and fast-idle cables should be checked at regular intervals. The sheaths should not show signs of squeezing or cracks. Work the controls to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by your Ducati Dealer. To prevent these failures, smear the ends of the Bowden cables with the recommended grease at regular intervals.
For the throttle cable, it is best to open the device by unscrewing the two screws (A, fig. 39) and then grease the cable ends and the pulley.


Warning
When refitting the cover, be sure to slide the cable into the suitable guide in the cover.

Lock the device using the two screws.

To ensure smooth operation of the side stand joint, clean off any dirt and apply the recommended grease at all points exposed to friction.

LUBRIFICATION DES ARTICULATIONS

Périodiquement il y a lieu de contrôler la condition des gaines extérieures des câbles de commande accélérateur et du câble de commande starter. Ils ne doivent pas présenter d’écrasements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifier le coulissement libre du câble intérieur en agissant sur la commande: si vous constatez du frottement ou des coincements, demandez son remplacement à votre Concessionnaire Ducati. Pour prévenir de tels incidents, graissez périodiquement les extrémités des câbles flexibles de chaque transmission avec la graisse prescrite.
Pour la transmission de l’accélérateur, on préconise d'ouvrir la commande, en desserrant les 2 vis de fixation (A, fig. 39), et de graisser l’extrémité des câbles et la roulette.


Attention
Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans la roulette.

Serrez la commande avec les deux vis de fixation.

Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec la graisser prescrite toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

SCHMIERUNG DER GELENKE

In regelmäßigen Zeitabständen ist eine Kontrolle der äußeren Kabelmäntel des Gaszugkabels und des Starterkabels durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an den äußeren Kunststoffumhüllungen erkennbar sein.
Überprüfen Sie durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des inneren Kabels. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, müssen Sie es von Ihrem Ducati-Händler austauschen lassen.
Um diese Maßnahmen umgehen zu können, empfehlen wir Ihnen, die Kabelenden jeder flexiblen Übertragungsleitung in regelmäßigen Zeitabständen mit dem vorgeschriebenen Fett einzufetten.
Beim Gaszug ist es empfehlenswert, die Steuerung, durch Lösen der 2 Befestigungsschrauben (A, Abb. 39), abzunehmen und das Ende des Kabels und die Zugrolle einzufetten.


Achtung
Schließen Sie die Steuerung unter besonderer Aufmerksamkeit und führen Sie das Kabel dabei in die Zugrolle ein.

Stellen Sie nun die Steuerung durch die zwei Befestigungsschrauben fest.

Um eine optimale Funktionsweise des Gelenks des Seitenständers garantieren zu können, ist es, nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur, notwendig, alle einer Reibung unterliegenden Punkte mit dem vorgeschriebenen Fett einzufetten.

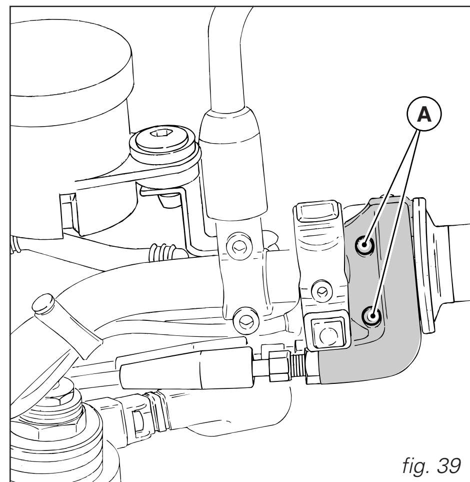


fig. 39

CONTROLLO LIVELLO ELETTROLITO NELLA BATTERIA (fig. 40)

*Il livello dell'elettrolito deve essere mantenuto tra i segni di massimo **UPPER LEVEL** e minimo **LOWER LEVEL** indicati sul fronte della batteria. Se il livello dell'elettrolito è troppo basso, togliete i cappucci (1) e rabboccate attentamente con acqua distillata fino al livello superiore, aiutandovi con una piccola siringa o un imbuto in plastica. Aggiungete soltanto acqua distillata alla batteria. L'acqua di rubinetto può accorciare la vita della Vostra batteria. Quando aggiungete acqua distillata, fate attenzione che il tubo di sfiato (2) sia collegato all'uscita dello sfiato della batteria. Il tubo di sfiato dalla batteria deve essere predisposto in modo che non si pieghi o si giri.*


Importante
Uno sfiato piegato o attorcigliato può causare un innalzamento della pressione nella batteria e danneggiarla.


Attenzione
La batteria contiene acido solforico (elettrolito).

Evitate il contatto con pelle e occhi in quanto può provocare gravi ustioni.
In caso di contatto della pelle con l'elettrolito lavate la parte interessata con abbondante acqua.
In caso di contatto con gli occhi, lavate con acqua corrente per almeno 15 minuti e chiamate un medico immediatamente.
L'elettrolito è velenoso: in caso di ingestione bevete grandi qualità di latte o acqua. Dopo il latte, prendete magnesia, uova sbattute o olio vegetale e chiamate subito un medico.
Usate sempre un abbigliamento protettivo

CHECKING BATTERY ELECTROLYTE LEVEL (fig. 40)

*Electrolyte level must be maintained between the maximum **UPPER LEVEL** and minimum **LOWER LEVEL** marks on battery front. If electrolyte level is too low, remove caps (1) and top up carefully with distilled water up to the upper level line, using a small syringe or a plastic funnel.*
Add only distilled water to the battery.
Tap water may shorten battery life.
When adding distilled water, make sure the breather tube (2) is connected to battery breather outlet. The breather tube must be so placed that it does not kink or twist.


Important
A kinked or twisted breather tube may lead to overpressure and damage battery.


Warning
The battery contains sulfuric acid (electrolyte).

Avoid contact with skin and eyes as it may cause severe burns.
If you spill some electrolyte on your skin, wash the affected area with abundant water.
If some electrolyte gets into your eyes, wash with running water for at least 15 minutes and seek medical advice without delay.
Electrolyte is poisonous: if you swallow it accidentally, drink abundant milk or water. After drinking milk, take magnesia, scrambled eggs or drink vegetable oil and seek medical advice without delay.
Always wear adequate protective clothing and a visor when handling electrolyte.

CONTROLE NIVEAU ELECTROLYTE BATTERIE (fig. 40)

*Le niveau de l'électrolyte doit être maintenu entre les marques de maximum **UPPER LEVEL** et de minimum **LOWER LEVEL** se trouvant sur la face avant de la batterie. Si le niveau de l'électrolyte est trop bas, retirez les capuchons (1) et faites soigneusement l'appoint avec de l'eau distillée jusqu'au niveau supérieur, à l'aide d'une petite seringue ou d'un entonnoir plastique.*
N'ajoutez que de l'eau distillée à la batterie.
L'eau de robinet pourrait abréger la durée de vie de votre batterie. Lorsque vous ajoutez de l'eau distillée, contrôlez que le tube d'aération (2) soit raccordé à la sortie du reniflard de la batterie. Le tube d'aération de la batterie doit être mis en place de sorte qu'il ne puisse pas se plier ni se tordre.


Important
Un tube d'aération plié ou tordu peut occasionner une hausse de pression dans la batterie en l'endommageant.


Attention
La batterie contient de l'acide sulfurique (électrolyte).

Evitez le contact avec la peau et les yeux car cela peut provoquer des lésions sérieuses.
En cas de contact de la peau avec l'électrolyte, lavez abondamment à l'eau la partie concernée.
En cas de contact avec les yeux, lavez à l'eau courante au moins pendant 15 minutes et appelez immédiatement un médecin.
L'électrolyte est toxique: en cas d'ingestion, buvez du lait ou de l'eau en grande quantité.

KONTROLLE DES ELEKTROLYTENSTANDS IN DER BATTERIE (Abb. 40)

Der Pegel des Elektrolyts muß zwischen dem Maximalstand- ***UPPER LEVEL*** *und dem Minimumstandzeichen* ***LOWER LEVEL*** *, die vorne an der Batterie angegeben werden, stehen. Ist der Pegel des Elektrolyts zu niedrig, müssen Sie die Kappen (1) abnehmen und vorsichtig mit destilliertem Wasser bis zum Erreichen der oberen Pegelanzeige auffüllen. Sie können sich dabei mit einer kleinen Spritze oder mit einem Plastiktrichter helfen.*
Füllen Sie ausschließlich nur destilliertes Wasser in die Batterie. Leitungswasser kann die Lebensdauer der Batterie verkürzen. Beim Nachfüllen des destillierten Wassers müssen Sie jedoch darauf achten, daß der Entlüftungsschlauch (2) an die Entlüftungsöffnung der Batterie angeschlossen ist. Der Entlüftungsschlauch der Batterie muß so ausgerichtet sein, daß er sich nicht verbiegen oder verdrehen kann.


Wichtig
Ein verbogener oder verwickelter Entlüftungsschlauch kann zu einer Druckerhöhung in der Batterie führen und diese beschädigen.


Achtung
Die Batterie enthält Schwefelsäure (Elektrolyt).

Vermeiden Sie Haut- und Augenkontakt, da Sie sich sonst schwere Verbrennungen zuziehen könnten. Sollte das Elektrolyt dennoch mit der Haut in Kontakt kommen, müssen Sie die

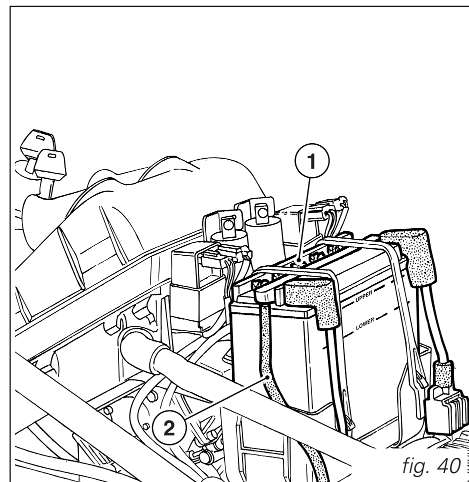


fig. 40

adeguato e una maschera quando manipolate l'elettrolito.

Après le lait, prenez de la magnésie, oeufs battus, ou de l'huile végétale et appelez un médecin tout de suite.
Utilisez toujours un vêtement de protection approprié et un masque lorsque vous maniez l'électrolyte.

entsprechende Körperstelle mit reichlich Wasser abwaschen. Sollte das Elektrolyt mit den Augen in Kontakt kommen, müssen Sie diese für mindestens 15 Minuten ausspülen und sofort einen Arzt rufen. Das Elektrolyt ist giftig: falls Sie es verschlucken sollten, müssen Sie sehr viel Milch oder Wasser nachtrinken. Nach der Milch sind Magnesium, Rühreier oder Pflanzenöl einzunehmen und es muß sofort ein Arzt gerufen werden.
Wenn Sie mit dem Elektrolyt umgehen, müssen Sie immer geeignete Schutzkleidung und eine Schutzmaske tragen.

CARICA DELLA BATTERIA (fig. 41)

Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal suo alloggiamento, per evitare che l'elettrolito fuoriesca, corrodendo il telaio o altre parti del veicolo.
Staccate la tubazione di sfiato (2).
Staccate ***sempre*** *per primo il terminale negativo* ***nero*** *(A) poi quello positivo* ***red*** *(B).*
Rimuovete la batteria dal supporto.



Attenzione
Le batterie producono dei gas esplosivi: tenetele lontano da fonti di calore e dal fuoco.

Caricate la batteria in un luogo ben ventilato.
Portate sempre occhiali e guanti di protezione quando operate vicino alla batteria.
Controllate il livello dell'elettrolito in ogni cella. Se il livello dell'elettrolito è basso in qualche cella, rabboccate, fino a coprire il livello minimo, ma non superate il massimo, in quanto il livello aumenta durante la carica.
*Togliete i cappucci (1) dalle celle e collegate i conduttori del caricabatterie ai terminali (***Rosso*** *al positivo +,* ***Nero*** *al negativo –).*



Importante
Collegate la batteria al caricabatteria prima di accenderlo. Questa pratica evita la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle. Collegate ***sempre*** *per primo il terminale positivo* ***Rosso*** *(B).*

Caricate la batteria a 1,5 A.
Dopo aver caricato la batteria, controllate il livello dell'elettrolito in ogni cella. Se il livello si è abbassato, aggiungete acqua distillata per

CHARGING THE BATTERY (fig. 41)

Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle as accidental electrolyte spills would corrode the frame or other parts of the motorcycle.
Disconnect the breather tube (2).
Always *disconnect the* ***black*** *terminal (A) first, and then the* ***red*** *positive terminal (B).*
Take the battery out of its mount.



Warning
Batteries develop explosive gases: keep them away from heat sources and flames.

Charge the battery in a ventilated room.
Always wear protective goggles and gloves when working near the battery.
Check the electrolyte level in each cell. If level is low in any of the cells, top up to just a little above minimum line. Note that level should not exceed the maximum line, as it will rise during charging.
*Remove the caps (1) from all cells, and connect the battery charger leads to the battery terminals (***Red*** *to positive terminal +,* ***Black*** *to negative terminal –).*



Important
Make sure the charger is off when you connect the battery to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells. ***Always*** *connect the* ***Red*** *positive terminal (B) first.*

Charge the battery at 1.5 A.
When battery is charged, check electrolyte level. If it has dropped, top up with distilled water until reaching the upper level.

CHARGE DE LA BATTERIE (fig. 41)

Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer de son emboîtement, afin que l'électrolyte ne puisse s'écouler et corroder le cadre ou d'autres éléments du véhicule.
Retirez la tubulure d'aération (2).
Détachez ***toujours*** *la borne négative* ***noire*** *(A) en premier et celle positive* ***rouge*** *(B) par la suite.*
Enlevez la batterie de son support.



Attention
Les batteries produisent des gaz explosibles: gardez-la loin de sources de chaleur et du feu.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
Portez toujours des lunettes et des gants de protection lorsque vous intervenez près de la batterie.
Contrôlez le niveau de l'électrolyte dans chaque élément. Si le niveau est bas dans quelques éléments, faites l'appoint, jusqu'à couvrir le niveau minimum, ne dépassez pourtant pas le maximum, car le niveau augmente durant la charge.
*Otez les capuchons (1) des éléments et branchez les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes (***rouge*** *au positif +,* ***noir*** *au négatif –).*



Important
Reliez la batterie au chargeur avant de l'allumer. Cette précaution prévient la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur des éléments. Reliez ***toujour*** *la borne positive* ***Rouge*** *(B) en premier.*

AUFLADEN DER BATTERIE (Abb. 41)

Für das Aufladen der Batterie ist es empfehlenswert, diese aus ihrem Sitz zu nehmen, dadurch kann verhindert werden, daß das Elektrolyt herausfließen kann, was zur Rostentwicklung am Rahmen oder an den anderen Fahrzeugteilen führen könnte.
Ziehen Sie den Entlüftungsschlauch (2) ab.
*Ziehen Sie **immer** zuerst das negative, **schwarze**, Anschlußteil (A), dann das **rote**, positive, Anschlußteil (B) ab.*
Nehmen Sie nun die Batterie aus ihrer Halterung.


Achtung
Die Batterien produzieren explosive Gase, daher müssen Sie die Batterie von Wärmequellen und vom offenen Feuer entfernt halten.

Laden Sie die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort auf. Wenn Sie in der Batterienähe arbeiten, müssen Sie immer eine Schutzbrille und Schutzhandschuhe tragen.
Kontrollieren Sie den Stand des Elektrolyts in jeder einzelnen Zelle. Falls Sie in einigen Zellen einen zu niedrigen Elektrolytenstand feststellen, müssen Sie solange Flüssigkeit nachgießen, bis der Mindestpegel erreicht wird. Achten Sie jedoch darauf, daß der Maximalpegel nicht überschritten wird, da der Pegel während des Ladeverfahrens ansteigt.
*Nehmen Sie die Kappen (1) von den Zellen ab und schließen Sie die Leiter des Ladegeräts an die Anschlüsse (**rot** an positiv +, **schwarz** an negativ –).*


Wichtig
Schließen Sie die Batterie an das Batterieladegerät noch bevor Sie letzteres

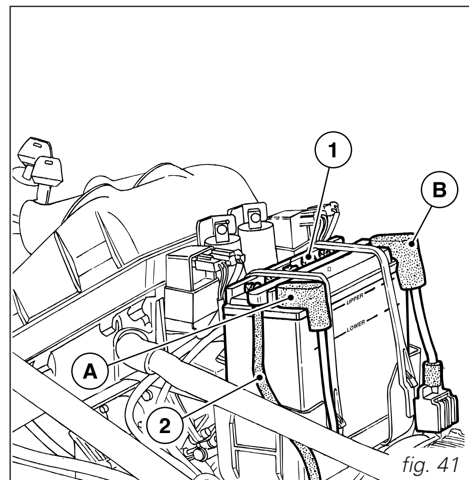


fig. 41

riportarlo al livello superiore.
Mettete i tappi (1) sulle celle e installate la batteria sul suo supporto.
Reinserite il tubo di sfiato (2).
Procedete al collegamento dei terminali ingrassando le viti di fissaggio per migliorare la conducibilità.


Attenzione
Tenete la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Refit the caps (1) on the cells and reinstall the battery on its mount.
Reconnect the breather tube (2).
Connect the terminals. Use some grease on the fastening screws to improve conductive capacity.


Warning
Keep the battery out of the reach of children.

Chargez la batterie à 1,5 A.
Après avoir chargé la batterie contrôlez le niveau de l'électrolyte dans chaque élément. Si le niveau a baissé, ajoutez de l'eau distillée pour le ramener au niveau supérieur.
Mettez les bouchons (1) sur les éléments et installez la batterie sur son support.
Réinsérez le tube d'aération (2).
Procédez à la liaison des bornes en graissant les vis de serrage pour améliorer la conductibilité.


Attention
tenez la batterie hors de la portée des enfants.

einschalten. Diese Maßnahme verhindert das Bilden von Funken an den Batterieanschlußstellen, d.h. von Funken, die das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnten. Schließen Sie ***immer*** *zuerst das positive Kabelende* ***rot*** *(B) an.*

Laden Sie die Batterie auf 1,5 A auf.
Nach dem Aufladen der Batterie müssen Sie den Pegel des Elektrolyts in jeder einzelnen Zelle überprüfen. Falls der Pegelstand abgesunken ist, müssen Sie destilliertes Wasser nachgießen und ihn so wieder auf den oberen Pegelstand bringen. Stecken Sie nun die Verschlußkappen (1) wieder auf die Zellen und montieren Sie die Batterie wieder in dessen Halterung.
Den Entlüftungsschlauch (2) wieder einstecken. Nun können Sie den Anschluß der Kabelenden vornehmen. Fetten Sie dabei die Befestigungsschrauben ein, dadurch wird die Leitfähigkeit verbessert.



Achtung
Halten sie die Batterie immer ausserhalb der Reichweite von Kindern.

RIMOZIONE CUPOLINO (solo versione S)

Svitate le 4 viti (A, fig. 42.1) di fissaggio del cupolino ai supporti.

Rimontaggio

Montate il cupolino sui supporti della testa di sterzo impuntando le 4 viti (A) con rosetta in nylon (B) negli inserti filettati dei supporti.



Importante

*Per non danneggiare le parti verniciate del cupolino, in corrispondenza delle viti di fissaggio, utilizzate **sempre** ad ogni rimontaggio le speciali rosette in nylon (B).*

Controllate, posizionandovi di fronte al motociclo, che il cupolino risulti centrato rispetto alla parabola del proiettore.
Se così non risulta, spostate il cupolino fino alla posizione corretta (fig. 42.2).
Bloccate in questa posizione le 4 viti (A) e ricontrollate il posizionamento.

REMOVING THE HEADLIGHT FAIRING (for S version only)

Undo the 4 fastening screws (A, fig. 42.1) that secure the headlight fairing to its holders.

Refitting

Fit the headlight fairing on the holders and start the 4 screws (A) with the nylon washers (B) in the inserts of the holders.



Important

*To avoid damage to the paintwork of the headlight fairing **always** use the special nylon washers (B) when refitting the fastening screws.*

Viewing the motorcycle from the front, check that the headlight fairing is centered to the headlight. If not so, adjust its position until it is centered (fig. 42.2).
Tighten the 4 screws (A) with the headlight fairing in this position and check its position again.

CARÉNAGE AVANT (uniquement version S)

Dévisser les 4 vis (A, fig. 42.1) de fixation du carénage AV au supports.

Remontage

Montez la carénage avant sur les supports en positionnant les 4 vis (A) avec rondelle en Nylon (B) à l'intérieur des inserts du supports.



Important

*Pour ne pas porter préjudice à la peinture du carénage avant, lors de chaque remontage utilisez **toujours** les rosettes spéciales en Nylon (B).*

Contrôlez, en se plaçant face au motocycle, si le carénage avant résulte bien centré par rapport à la parabole du phare. Si ce n'est pas le cas, déplacez le carénage avant jusqu'à obtenir la bonne position (fig. 42.2).
Serrez en cette position les 4 vis (A) et contrôler de nouveau l'emplacement.

ABNAHME DES FAHRTWINDSCHUTZES
(nur für S Version)

Die 4 Befestigungsschrauben (A, Abb. 42.1) des Fahrtwindschutzes am Halter ausschrauben.

Montage
Den Fahrtwindschutz, durch Einstecken der 4 Schrauben (A) mit der Zwischenlegscheibe aus Nylon (B), in die Gewindeeinsätze montieren.



Wichtig
Um eine Beschädigung an den lackierten Karosserieteilen oder an den Punkten, an denen die Befestigungsschrauben angebracht werden, zu vermeiden, müssen Sie bei ***jeder*** *erneuten Montage die Spezialunterlegscheiben aus Nylon (B) verwenden.*

Indem man sich vor das Motorrad stellt, kontrollieren, ob der Fahrwindschutz gegenüber der Scheinwerferparabel zentriert liegt. Ist dies nicht der Fall, den Fahrtwindschutz solange verschieben, bis er in der richtigen Position liegt (Abb. 42.2).
Die 4 Schrauben (A) in dieser Stellung festziehen, dann die Position nochmals kontrollieren.

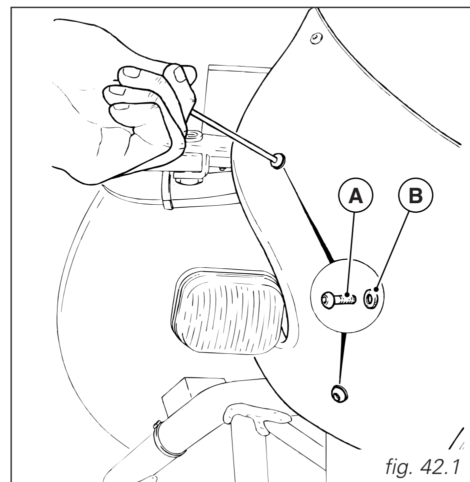
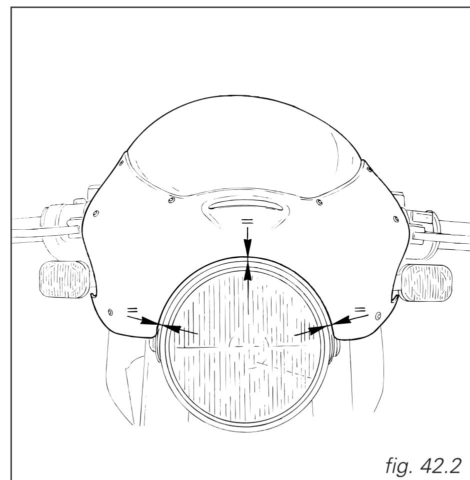


fig. 42.1


fig. 42.2

SOSTITUZIONE LAMPADINE LUCI

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina bruciata occorre accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati a pag. 100 "Impianto Elettrico" per quel dispositivo luminoso.

Proiettore

Per accedere alle lampadine del proiettore occorre procedere come segue:
allentate completamente la vite inferiore (1, fig. 43.1) che fissa il gruppo cornice-parabola al corpo;
staccate il connettore (2, fig. 43.2) dalla lampadina del proiettore.
Sganciate la molletta (3, fig. 43.2) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto;
sostituite la lampada con una di pari caratteristiche.



Note

La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata a mani nude perché ciò ne provocherebbe l'annerimento riducendone irrimediabilmente la luminosità.

REPLACING BULBS

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified on page 100, "Electric System", for that lighting device.

Headlamp

To gain access to headlamp bulbs proceed as follows:
slacken the lower screw (1, fig. 43.1) retaining the rim-reflector unit assembly to the body;
disconnect the connector (2, fig. 43.2) from the headlamp.
Relase the clip (3, fig. 43.2) that secures the bulb and remove the bulb from the socket;
replace bulb with one with equal rating.



Note

Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.

REMPLACEMENT DES AMPOULES D'ECLAIRAGE

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, il faut s'assurer si la lampe de rechange a les valeurs de tension et de puissance spécifiées à la page 100 "Système Electrique" pour ce dispositif d'éclairage.

Phare

Pour accéder aux ampoules du phare il faut procéder comme suit:
desserrez complètement la vis inférieure (1, fig. 43.1) fixant l'ensemble virole-parabole au corps;
détachez le connecteur (2, fig. 43.2) de l'ampoule du phare;
décrochez le clip (3, fig. 43.2) de retenue ampoule et retirez la lampe du support;
remplacez l'ampoule par une ampoule neuve de caractéristiques identiques.



Notes

La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement en en réduisant irrémédiablement la luminosité.

AUSTAUSCH DER GLÜHBIRNEN

Bevor Sie einen Austausch der durchgebrannten Glühbirnen vornehmen, müssen Sie sich davon überzeugen, daß die Ersatzbirne die gleichen Spannungswerte und Leistungen aufweist, die auf der Seite 101 "Elektrische Anlage" in bezug auf die zur Frage stehende Vorrichtung spezifiziert werden.

Scheinwerfer

Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers gelangen zu können, müssen Sie in der folgenden Weise vorgehen:
die untere Schraube (1, Abb. 43.2), die das Parabolfassungsaggregat am Körper befestigt, ganz lockern;
den Verbinder (2, Abb. 43.2) von der Scheinwerferlampe lösen.
Die Haltefeder (3, Abb. 43.2) der Lampe aushaken, letztere dann von der Halterung nehmen;
die Birne nur mit einer austauschen, welche die gleichen Eigenschaften aufweist.



Merke

Das Glas der neuen Birne darf nicht mit den bloßen Händen berührt werden, da dies Schwärzungen verursachen könnte, was letztendlich zu einer erheblichen Einschränkung der Leuchtfähigkeit führt.

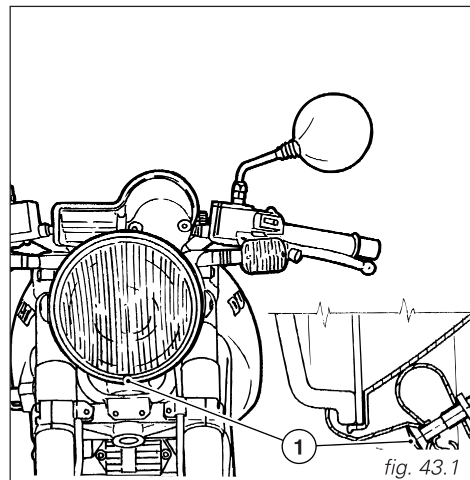


fig. 43.1

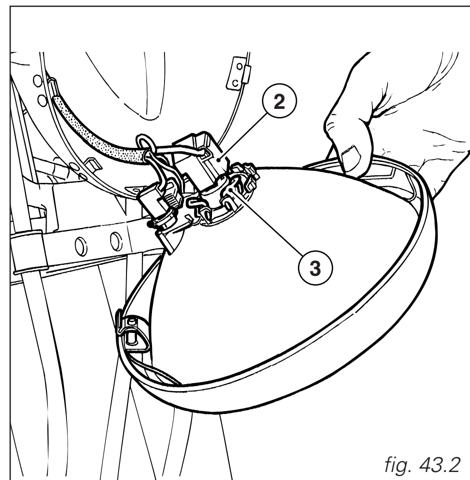


fig. 43.2

Rimontaggio

Inserite le linguette della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento;
agganciate le estremità della molletta (3, fig. 43.3) ai supporti del corpo proiettore;
collegate i cavi precedentemente staccati.

Per sostituire la lampadina della luce di posizione, è sufficiente sfilare il portalampada (4, fig. 43.3) della luce posizione. La lampadina è del tipo con innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotare in senso antiorario;
rimontate quindi il ricambio premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto in sede e riapplicate il portalampada;
rimontate e fissate il complessivo cornice-parabola.

Refitting

Insert the locating lugs of the bulb base into their seats to obtain correct alignment;
hook the clip (3, fig. 43.3) to the headlamp holders;
reconnect the cables.

To renew the parking light bulb, withdraw the bulb holder (4, fig. 43.3). The bulb is of the bayonet-type: press and rotate anti-clockwise to remove;
fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks in place and fit the bulb holder again;
assemble the rim-reflector unit.

Remontage

Insérez les languettes de positionnement du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte;
accrochez les extrémités du clip (3, fig. 43.3) aux support de l'ensemble phare;
reliez les câbles précédemment détachés.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position, il suffit de dégager sa douille (4, fig. 43.3).
L'ampoule est du type à baïonnette, pour la sortir il faut presser en sens inverse des aiguilles d'une montre;
remontez ensuite l'ampoule neuve en pressant et en tournant dans le sens contraire jusqu'à entendre le clic de mise en place;
remettez la douille dans son emboîtement;
remontez l'ensemble virole-parabole et bloquez-le.

Montage

Führen Sie die Führungszungen der Glühbirnenbase in die entsprechenden Sitze ein, dadurch erhalten Sie deren exakte Ausrichtung. Haken Sie nun die Enden der Feder (3, Abb. 43.3) an den Halterungen des Scheinwerferkörpers ein.
Schließen Sie die zuvor abgesteckten Kabel wieder an.

Um die Standlichtbirne auszutauschen, reicht es aus, den Leuchtenhalter (4, Abb. 43.3) der Standlichtlampe herauszuziehen. Die Birne hat eine Bajonettfassung und kann mittels Eindrücken und Drehen gegen den Uhrzeigersinn herausgenommen werden.
Die neue Birne durch Eindrücken und Drehen im Uhrzeigersinn einrasten lassen und den Leuchtenhalter wieder in ihren Sitz bringen.
Die Gruppe Fassung/Parabol wieder einbauen und befestigen.

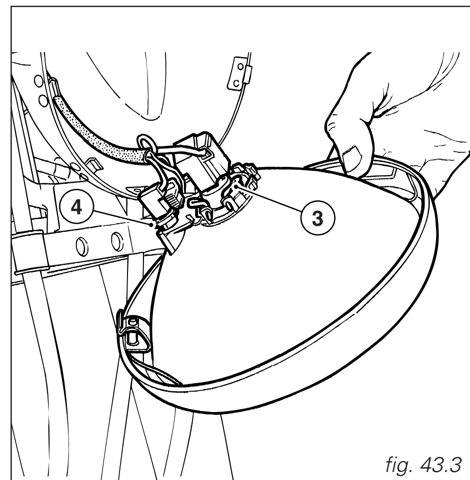


fig. 43.3

Cruscotto (fig. 44)

Rimuovete il cupolino come descritto a pag. 200 (solo versione S).
Smontate il cruscotto svitando le due viti di fissaggio (A) con rosetta.
Scollegate dal cruscotto il cavo del contachilometri (1) e il connettore (2) del cablaggio principale.
Svitate i 3 dadi (3) di fissaggio coperchio posteriore.
Distaccate il coperchio posteriore.
Sostituite la lampada bruciata.
Rimontate il coperchio.
Usate lo stesso procedimento per le lampade di illuminazione del contachilometri.

Instrument panel (fig. 44)

Remove the headlamp fairing as described on page 200 (for S version only).
Disassemble the instrument panel by unscrewing the two fastening screws (A) with washer.
Disconnect the odometer cable (1) and the main wiring connector (2).
Undo the three nuts (3) fastening the rear cover.
Remove the rear cover.
Replace the burnt bulb.
Reinstall cover.
Follow the same procedure for the odometer lights.

Tableau de bord (fig. 44)

Retirez le carénage avant ainsi qu'il est décrit à la page 200 (seul pour S version).
Démontez le tableau de bord en dévissant les deux vis de fixation (A) avec rondelle.
Débranchez du tableau de bord le câble du compteur-kilométrique (1) et le connecteur (2) du câblage principal.
Dévissez les trois écrous (3) de fixage couvercle arrière.
Dégagez le couvercle arrière.
Remplacer l'ampoule grillée.
Remontez le couvercle.
Suivez la même procédure pour les ampoules d'éclairage du compteur-kilométrique.

Instrumentenbrett (Abb. 44)
Den Fahrtwindschutz, so wie auf Seite 201 beschrieben, abnehmen (nur für S Version).
Das Instrumentenbrett durch das Lösen der beiden Befestigungsschrauben mit Zwischenlegscheiben abmontieren.
Das Kabel zum Kilometerzähler (1) und den Steckverbinder (2) vom Hauptkabelbaum abstecken.
Die 3 Befestigungsmuttern (3) der hinteren Abdeckung aufschrauben.
Die hintere Abdeckung wegnehmen.
Die verglühte Birne auswechseln.
Den Deckel wieder anbringen.
Zum Austausch der Birnen des Kilometerzählers in der gleichen Weise vorgehen.

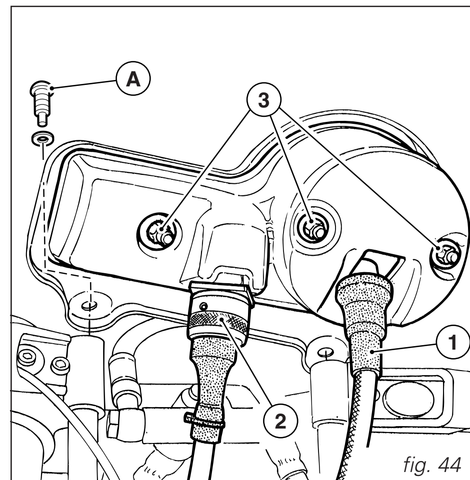


fig. 44

Indicatori di direzione *(fig. 45)*

Per accedere alle lampadine degli indicatori di direzione, separate la coppetta dal corpo svitando la vite di fissaggio (1).
Sostituite la lampadina spingendo e ruotandola nella sua sede. Rimontate la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del corpo indicatore e bloccando la vite (1) di fissaggio.

Luce targa *(2, fig. 46)*

Per accedere alla lampadina della luce targa, sfilate il portalampada dall'interno del portatarga quindi sfilate la lampada e sostituitela.

Luce arresto *(fig. 46)*

Per la sostituzione della lampada luce arresto e posizione, è necessario svitare le due viti (3) che fissano il trasparente. Rimuovete il trasparente e sfilate la lampada dal portalampada spingendo e ruotandola in senso antiorario nella sua sede. Rimontate la lampada nuova e il trasparente.

Turn indicators *(fig. 45)*

To get on the bulbs of the turn indicators, detach the cup from the body unscrewing the fastening screw (1).
Fit the new bulb, push it in then turn it in its seat. Refit the cup sliding the small tab into the suitable slot in the indicator body and tighten the screw (1).

Number plate light *(2, fig. 46)*

To expose the number plate bulb, withdraw the lamp holder from the number plate holder, then extract the bulb and replace it.

Stop light *(fig. 46)*

To replace the stop and parking light bulb, unscrew the two screws (3) that secure the lense. Remove the lense. Push the bulb in and turn it anticlockwise in its seat to extract it from the lamp holder. Install the new bulb and refit the lense.

Clignotants de direction *(fig. 45)*

Pour accéder aux ampoules des clignotants de direction, séparez la coupelle de l'ensemble en desserrant la vis de fixation (1).
Remplacez l'ampoule en la pressant et tournant sur son logement. Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans la fente correspondante de l'ensemble clignotant et serrez la vis (1) de fixation.

Éclairage plaque *(2, fig. 46)*

Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque, sortez la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque, puis sortez la lampe et remplacez-la.

Feux stop *(fig. 46)*

Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (3) serrant l'optique. Retirez le transparent et sortez l'ampoule de la douille de lampe en la pressant sur son logement et en la tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Remontez l'ampoule neuve et l'optique.

Blinker (Abb. 45)
Um an die Birnen der Blinker gelangen zu können, müssen Sie das Blinkerglas durch Lösen der Befestigungsschraube (1) von Körper trennen.
Nun können Sie die Glühbirne durch Eindrücken und durch Drehen derselben in ihrem Sitz entnehmen und austauschen. Danach das Blinkerglas durch Einführen des Zahns (A) in den dafür vorgesehenen Schlitz am Blinkerkörper einführen und dann anhand der Befestigungsschraube (1) feststellen.

Nummernschildbeleuchtung (2, Abb. 46)
Um an die Glühbirne der Nummernschildbeleuchtung gelangen zu können, müssen Sie die Glühbirnenfassung aus dem Inneren des Nummernschildhalters herausziehen, dann können Sie die Glühbirne herausnehmen und austauschen.

Stopplicht (fig. 46)
Für den Austausch der Brems- und Standlichtbirne, müssen Sie die beiden Schrauben (3), welche das Rücklichtglas feststellen, lösen. Nehmen Sie das Glas ab und nehmen Sie die Glühbirne aus ihrer Fassung, nachdem Sie diese in ihren Sitz eingedrückt und in dieser Weise, gegen den Uhrzeigersinn, herausgedreht haben. Nun können Sie die neue Glühbirne und das Rücklichtglas aufmontieren.

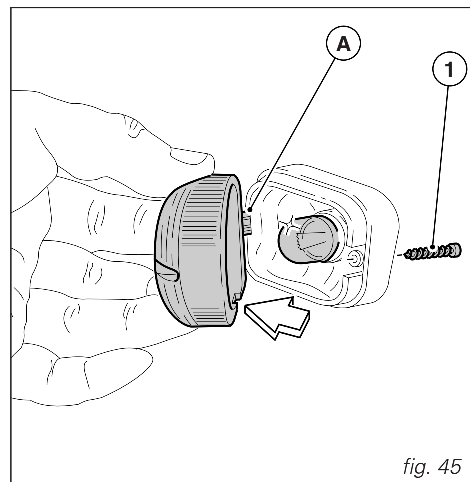


fig. 45

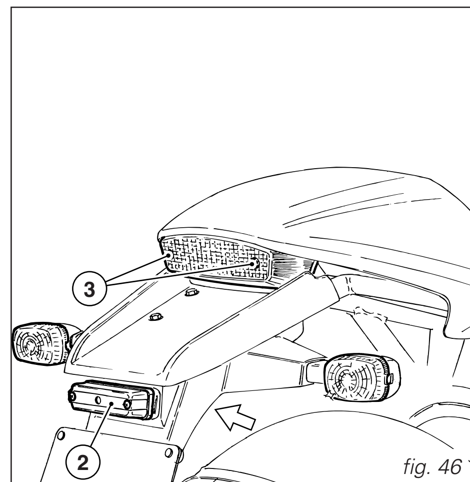


fig. 46

ORIENTAMENTO DEL PROIETTORE (fig. 47.1)

Per controllare se il fanale è sistemato nella giusta posizione, mettete il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale. Di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri, tracciate una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del fanale e una verticale in linea con l'asse longitudinale del veicolo.
Effettuate il controllo possibilmente nella penombra.
Accendendo la luce anabbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.


Note
La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso. Pertanto, gli Utenti di altri paesi, dovranno adeguare detta procedura secondo le prescrizioni in vigore nel loro paese.

Rimuovete il cupolino come descritto a pag. 200 (solo per versione S).
La rettifica dell'orientamento verticale del proiettore si può effettuare agendo sulle viti di fissaggio (1, fig. 47.2) del proiettore ai supporti laterali.

HEADLAMP ALIGNMENT (fig. 47.1)

When checking headlamp alignment, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis. Place the motorcycle opposite a wall or a screen, 10 meters apart from it, then draw a horizontal line dictated by headlamp centre and a vertical one in line with the longitudinal axis of vehicle.
If possible, perform this check in dim light.
Switch on the low beam. The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed 9/10th of the height from ground of headlamp center.


Note
The procedure described here is in compliance with the "Italian Standard" establishing the maximum height of the light beam. Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

Remove the headlamp fairing as described on page 200 (for S version only).
The height of the light beam can be corrected using the screws (1, fig. 47.2), which hold the headlight to the side supports.

REGLAGE ASSIETTE DU PHARE (fig. 47.1)

Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, les pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement d'aplomb sur son axe longitudinal. En face d'une paroi, ou écran, à une distance de 10 m de celle-ci, tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du véhicule.
Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible.
Après allumage du feu de croisement, la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.


Notes
La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" relative à la hauteur maximum du faisceau lumineux. Par conséquent les Usagers d'autres pays devront conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans leur nation.

Retirez le carénage avant ainsi qu'il est dècrit à la page 200 (seul pour S version).
La reprise de l'assiette verticale du phare peut être effectuée en intervenant sur les vis de fixation (1, fig. 47.2) du phare aux supports latéraux .

AUSRICHTEN DES SCHEINWERFERS
(Abb. 47.1)

Um kontrollieren zu können, ob sich der Scheinwerfer in der richtigen Position befindet, müssen Sie Ihr Motorrad, mit auf den richtigen Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person, gänzlich auf seiner Längsachse aufgerichtet, ausrichten. Stellen Sie Ihr Motorrad in einem Abstand von 10 Metern vor eine Wand oder einen Schirm und ziehen Sie eine waagerechte Linie, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse Ihres Motorrads auf Flucht liegt.
Wir empfehlen Ihnen diese Kontrolle im Halbschatten auszuführen.
Beim Einschalten des Abblendlichts muß die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe liegen, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.


Merke
Die eben beschriebenen Verfahrensweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den "Italienischen Richtlinien" festgelegt wurde. Daher müssen die Fahrer anderer Länder dieses Verfahren den in ihrem Land gültigen Vorschriften anpassen.

Den Fahrtwindschutz, so wie auf Seite 201 beschrieben, abnehmen (nur für S Version).
Eine Änderung der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Befestigungschrauben (1, Abb. 47.2) der seitlichen Halterungen zu vollziehen.

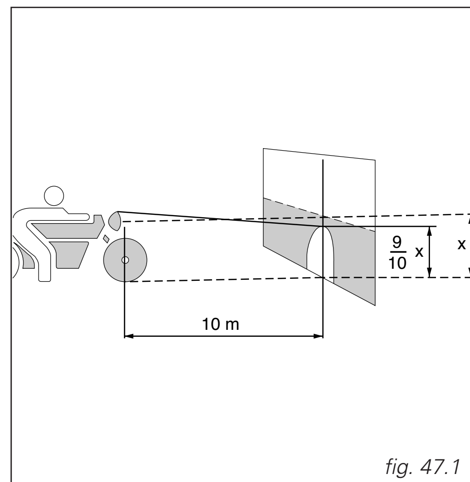


fig. 47.1

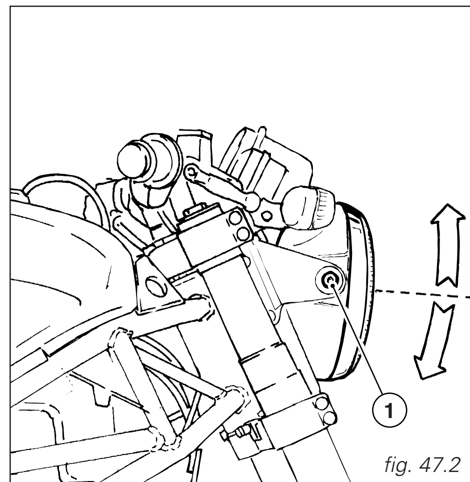


fig. 47.2

PULIZIA GENERALE

Il veicolo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade:
pulite il motore con acqua e sapone e asciugarlo con panni puliti;
lavate le parti verniciate con acqua e sapone usando una spugna per detergere e la pelle scamosciata per asciugare;
non usate mai solventi, benzina, alcool o petrolio, per evitare di danneggiare la vernice;
fate attenzione a non bagnare le parti elettriche.


Attenzione
I freni talvolta non possono rispondere dopo il lavaggio della motocicletta. Non date mai grasso o alcun tipo di lubrificante sui dischi. Il risultato potrebbe essere perdita della frenata e causare altri incidenti. Pulite i dischi con un solvente non grasso, come acetone.

LUNGA INATTIVITÀ

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile, prima di metterlo in riposo, eseguire le seguenti operazioni:
provvedete alla pulizia generale;
vuotate il serbatoio della benzina mantenendolo sollevato sull'astina di servizio (vedi pag. 164) e rimuovendo il tappo di scarico con guarnizione;
introducete dalle sedi delle candele un po' d'olio nei cilindri e fate compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
appoggiate il motore su un cavalletto in modo da sollevare da terra le ruote e sgonfiate i pneumatici;
togliete la batteria e mantenetela carica ed

GENERAL CLEANING

Periodically clean and wash the motorcycle as required by use and road conditions:
Clean the engine using water and soap and dry with clean cloth.
Sponge down the painted parts with water and soap and dry with chamois leather.
Never use solvents, gasoline, alcohol or paraffin to avoid damage to paintwork.
Be careful not to wet electric items.


Warning
Braking performance may be impaired immediately after washing the motorcycle. Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur. Clean the discs with an oil-free solvent such as acetone.

STORING THE BIKE AWAY

If the motorcycle is to be left unridden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:
clean the motorcycle;
empty the fuel tank; lift it and support it with the suitable support rod (see page 164) then undo the drain plug with its seal;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;
place a stand under the engine to raise wheels off ground and deflate the tyres;
remove the battery and keep it well charged and efficient. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unridden for over a month;

NETTOYAGE GENERAL

Le véhicule doit être nettoyé périodiquement, en fonction de son utilisation et des conditions des routes:
lavez le moteur à l'eau et savon et séchez-le avec des chiffons propres;
lavez les parties peintes à l'eau et savon: utilisez une éponge pour nettoyer et une peau de chamois pour sécher;
n'utilisez jamais de solvants, ni d'essence, ni d'alcool ou pétrole pour éviter d'abîmer la peinture;
veillez à ne pas mouiller les composants électriques.


Attention
Parfois les freins ne répondent pas après le lavage de la motocyclette. Ne mettez pas de graisse ni quelque type de lubrifiant que ce soit sur les disques. Une telle opération pourrait réduire le pouvoir freinant de l'engin et être à l'origine d'autres incidents. Nettoyez les disques avec un solvant non gras tel que l'acétone.

INACTIVITÉE PROLONGÉE

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations suivantes avant de le mettre en repos:
réalisez un nettoyage général;
vidangez le réservoir à essence en le maintenant levé grâce à la tige de service (voir page 164) et en ôtant le bouchon de vidange avec joint;
introduisez, par les emboîtements des bougies, un peu d'huile dans les cylindres et faites tourner un petit peu le moteur manuellement , afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes;

ALLGEMEINE REINIGUNG

Das Motorrad muß in regelmäßigen Abständen bzw. je nach Einsatz und Straßenzustand, gewaschen und gesäubert werden.
Säubern Sie den Motor mit Wasser und Seife und trocken Sie mit sauberen Lappen nach.
Waschen Sie die lackierten Teile mit Wasser und Seife, unter Anwendung eines Schwamms zum Reinigen und eines Wildlederlappens zum Abtrocknen.
Verwenden Sie niemals Lösungsmittel, Benzin, Alkohol oder Petroleum, nur so können Sie verhindern, daß der Lack beschädigt wird.
Achten Sie darauf, daß die elektrischen Teile nicht benäßt werden.



Achtung
Es kann vorkommen, daß die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren. Geben Sie in diesem Fall niemals Fett oder anderweitige Schmiermittel auf die Bremsscheiben. Das Resultat könnte in diesem Fall ein Verlust der Bremswirkung sein, was zu anderweitigen Unfällen führen kann. Reinigen Sie die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel, wie z.B. Azeton.

LÄNGERE AUSSERBETRIEBSETZUNG

Falls Sie Ihr Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen wollen, wird vor dessen Wegstellen, empfohlen, die folgenden Arbeiten daran vorzunehmen:
Nehmen Sie eine allgemeine Reinigung vor.
Entleeren Sie den Benzintank. Dazu müssen Sie ihn mittels Abstützstab anheben (siehe Seite 165), dann die Ablaßschraube gemeinsam mit der Dichtung entfernen.

efficiente. Il controllo ed eventualmente la ricarica della batteria sono necessari qualora il veicolo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad 1 mese;
ricoprite il motociclo con una copertura adeguata disponibile presso il Servizio Ricambi Ducati per non danneggiare la vernice e trattenere la condensa.

AVVERTENZE IMPORTANTI PER GLI UTENTI DI ALCUNI PAESI

In alcuni Stati, quali Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc. la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore nonchè l'effettuazione delle eventuali verifiche periodiche previste.
Di conseguenza il Cliente è tenuto a sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici, conformi alle norme di detti paesi.

protect the motorcycle with a suitable canvas cloth available from Ducati Parts Department. This will protect paintwork and let condensate breathe out.

IMPORTANT NOTES FOR THE OWNER IN SOME COUNTRIES

Some Countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland, etc. have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.
It is the Owner's responsibility to have any parts not in compliance with the standards in force in his/her country replaced with original Ducati spare parts complying with local law.

placez le véhicule sur un support de manière à lever les roues du sol et dégonflez les pneus; ôtez la batterie et maintenez-la chargée et en bon état. Le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie, s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du véhicule pour une période supérieure à un mois;
recouvrez le motocycle d'une housse appropriée disponible auprès du Service Pièces détachées Ducati, pour protéger la peinture tout en laissant cependant évaporer la buée.

REMARQUES IMPORTANTES POUR LES USAGERS DE CERTAINS PAYS

Dans certains Pays tels que: France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc., la Législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit ainsi que l'exécution, le cas échéant, des contrôles périodiques nécessaires.
Par conséquent le Client est tenu de remplacer tout ce qu'il faut par des pièces détachées d'origine Ducati spécifiques, se conformant aux règles de ces pays.

Geben Sie über die Sitze der Zündkerzen ein wenig Öl in die Zylinder und drehen Sie den Motor per Hand einige Umdrehungen und verteilen Sie so den Schutzfilm auf dessen Innenwänden.
Stellen Sie das Motorrad auf einen Ständer, so daß die Reifen vom Boden abgehoben werden und lassen Sie daraufhin die Luft aus den Reifen ab.
Nehmen Sie die Batterie ab und halten Sie diese immer im aufgeladenen und wirkungsvollen Zustand. Eine Kontrolle und ein eventuelles Aufladen der Batterie sind immer dann erforderlich, wenn sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand befand.
Decken Sie das Motorrad mit einer entsprechenden Plane ab, die beim Ersatzteildienst der Ducati erhältlich ist. Sie schützt den Lack Ihres Motorrads und hält Kondenswasser von diesem fern.

WICHTIGE HINWEISE FÜR DIE ANWENDER EINIGER LÄNDER

In einigen Staaten, wie Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw. fordert das örtliche Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen. Demzufolge ist der Kunde dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der genannten Ländern entsprechen.

km	*Nome Ducati Service* *Ducati Service* *Nom Ducati Service* *Name Ducati Service*
1000	
10000	
20000	
30000	
40000	
50000	

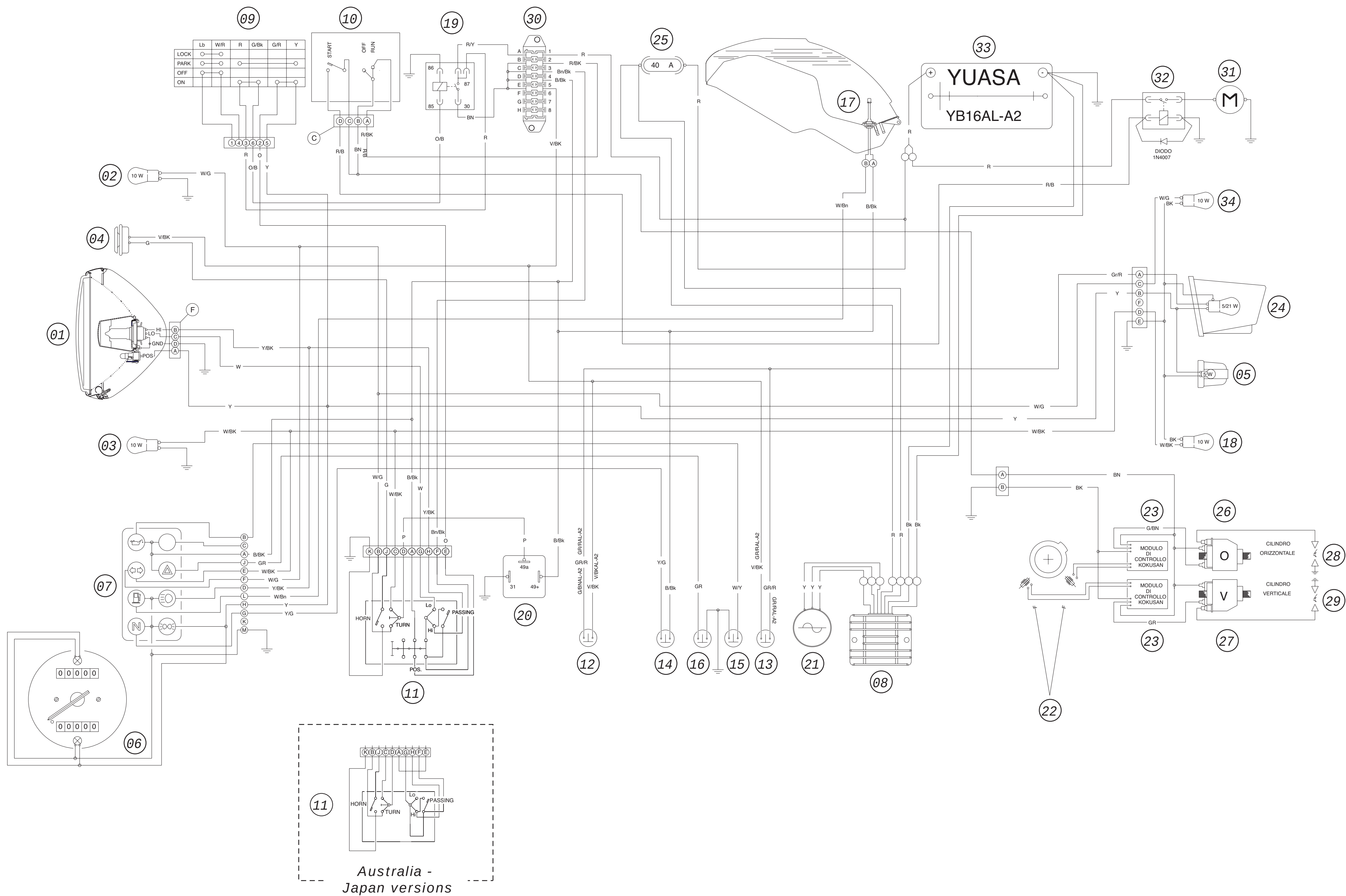
MERKBLATT FÜR INSTANDHALTUNGSARBEITEN

Chilometraggio *Mileage* *Kilométrage* *Km-Stand*	*Data* *Date* *Date* *Datum*

Impianto elettrico/accensione
Electric system/ignition
Câblage électrique/allumage
Elektrische Anlage/Zündsystem
Sistema electrico/encendido

DUCATI MOTOR spa
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel. 39.51.6413111
Fax 39.51.406580
Internet: www.ducati.com

913.7.037.1D
Stampato 11/1997
Elaborazioni Studio D.E.Ca. Lugo (RA)
Stampa Tipolitografia Baraldi Cento FE
Progetto grafico Vignelli Associates, New York /
Ufficio Grafico Ducati, Bologna



09
Lb
W/R
R
G/Bk
G/R
Y
LOCK
PARK
OFF
ON
10
START
OFF
RUN
19
30
25
40 A
17
33
YUASA
YB16AL-A2
32
31
DIODO
1N4007
02
10 W
04
01
HI
LO
GND
POS
03
34
18
24
5/21 W
05
5W
07
06
00000
11
HORN
TURN
Lo
Hi
PASSING
POS.
20
49a
31
49+
12
14
16
15
13
21
08
23
MODULO
DI
CONTROLLO
KOKUSAN
26
27
28
29
CILINDRO
ORIZZONTALE
CILINDRO
VERTICALE
22
Australia -
Japan versions

PULIZIA SERBATOIO

Importante
*Il serbatoio del modello **CROMO**, per mantenere la lucentezza originale, deve essere pulito periodicamente, a seconda delle condizioni di impiego, con pasta specifica per carrozzeria (polish), non abrasiva.*

PULIZIA SERBATOIO

Importante
*Il serbatoio del modello **CROMO**, per mantenere la lucentezza originale, deve essere pulito periodicamente, a seconda delle condizioni di impiego, con pasta specifica per carrozzeria (polish), non abrasiva.*

PULIZIA SERBATOIO

Importante
*Il serbatoio del modello **CROMO**, per mantenere la lucentezza originale, deve essere pulito periodicamente, a seconda delle condizioni di impiego, con pasta specifica per carrozzeria (polish), non abrasiva.*

***DUCATI** MOTOR spa*
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel. 39.51.6413111
Fax 39.51.406580
Internet: www.ducati.com

913.7.037.1D
Stampato 3/1998

PULIZIA SERBATOIO

Importante
*Il serbatoio del modello **CROMO**, per mantenere la lucentezza originale, deve essere pulito periodicamente, a seconda delle condizioni di impiego, con pasta specifica per carrozzeria (polish), non abrasiva.*